Les Évocations Françaises

JEAN BONNEROT

Les Routes de France



PARIS • HENRI LAURENS ÉDITEUR

Les Routes de France.

MÊME COLLECTION

DÉJA PARU :

Les Pierres de France, par Henri Focillon.

· LES · ÉVOCATIONS · FRANÇAISES ·

LES

ROUTES DE FRANCE

PAR

JEAN BONNEROT

QUARANTE-HUIT GRAVURES



PARIS
H. LAURENS, ÉDITEUR
6 · RUE · DE · TOURNON 6
MCMXXI

INTRODUCTION

La France offre à notre admiration de splendides témoins de sa gloire vivante : ses villes et ses campagnes, ses monuments et ses nobles paysages attestent qu'elle fut grande et forte, et retracent l'histoire de ses deuils, de ses triomphes, de ses espérances. Le temps destructeur et l'homme industrieux ont, au cours des siècles, plus d'une fois anéanti telle cité âpre et superbe, dont les hautes murailles semblaient défier le destin, et réduit en poussière tel temple vénéré, orgueil d'une nation et demeure d'un dieu, que ses pierres saintes et bien scellées devaient mettre à l'abri d'un désastre. L'herbe à chaque printemps verdoie sur les lieux où s'élevait jadis Scarpone, capitale des Leuci. Le Temple de la déesse Tutelle, à Bordeaux, rasé sous Louis XIV, se survit seulement dans le dessin d'une estampe jaunie, et l'illustre autel de Rome et d'Auguste à Lyon, devant lequel se réunissait l'assemblée des Gaules, ne fut longtemps connu que par une humble médaille endormie dans l'ombre d'un musée.

Qu'importe si là une inscription celte s'est effacée, et si. ailleurs, des pierres gothiques gisent ensevelies dans l'herbe ; les traits éternels de la France demeurent et son visage est resté le même. La

Nature a modelé comme un chef-d'œuvre le sol de notre patrie, en distribuant harmonieusement ses rivages, ses fleuves, ses montagnes; il n'était pas au pouvoir de nos ancêtres de modifier leur cours, de changer leur dessin ou d'interrompre leurs frontières; mais il était de leur devoir de féconder cette terre, de fleurir ses paysages en y bâtissant des villes et d'y répandre la vie en y traçant des routes nombreuses et belles.

Un pays qui n'a pas de routes, et un peuple qui ne veut pas, qui ne sait pas en construire, n'ont pas droit à la vie. La solitude dans la société, volontaire ou non, est toujours un signe d'impuissance ou de décadence parce qu'elle égale la mort, dont elle est le présage et l'image. Seuls sont grands et forts les peuples qui vivent en contact perpétuel avec les peuples voisins; l'échange des produits et des idées, le va-et-vient des choses et des gens font la prospérité d'une génération. Un sentier que l'on fraye, une route que l'on construit, apportent plus de bienfaits et procurent plus de joie qu'un monument si beau et si vénérable soit-il; ils conduisent les hommes d'un village vers un autre village, ils reculent d'un bond les bornes de l'horizon familier et, si demain le monument s'écroule, ses pierres seront les premières assises de la route nouvelle qui s'ouvrira vers l'aurore.

C'EST à ces larges chemins, jetés droit à travers les plaines et les monts, que la Gaule d'autrefois, que la France d'aujourd'hui doivent leur force et leur prospérité. Des sentiers se greffent sur la maîtresse branche et s'en vont porter au delà leur part de vie humaine; mais la grand'route ne se détourne pas, elle suit son tracé avec aisance et mesure, comme si le destin lui avait, dès l'origine, imposé

une direction immuable; elle s'oriente sans effort vers le but qui lui est assigné, et, pendant des siècles, des générations pourront avoir l'illusion de fouler le même sol que leurs ancêtres, puisque le vieux sentier gaulois, la Voie Romaine, le chemin de pèlerinage, le Pavé du Roi, la Route Nationale suivent, à peu près, malgré les vicissitudes de l'histoire et les bouleversements des guerres, la même ligne idéale et parfaite. Au long du temps, plus d'un carrefour s'est déplacé : Bavai, où se croisaient sept chaussées Brunehaut, a été supplanté par Valenciennes, point de jonction de cinq grandes routes nationales. Plus d'une route, abandonnée et ruinée au moyen âge, a par endroits légèrement dévié à droite ou à gauche lorsqu'elle fut de nouveau reconstruite, mais, fidèle à son destin, elle longe le sentier primitif et chemine à ses côtés.

TOUJOURS, qu'elle unisse deux villes ou rapproche deux provinces, la route de France est une œuvre de logique et de raison : ombragée de peupliers ou bordée de haies d'aubépines, blanche dans la crayeuse Champagne ou rose dans le Morvand granitique, traversant les forêts ou gravissant les coteaux, ferme et nerveuse sous les pas qui la martèlent sans parvenir à l'user, la vieille route, harmonieuse et calme, est aussi jeune après vingt siècles que le matin souriant qui l'a vu naître. C'est elle qui a ordonné la vie de la France et fixé dès le principe son heureux destin ; c'est elle qui a maintenu et conservé la Gaule en bon état de santé et permis à la paix romaine de répandre en tous lieux sa domination bienfaisante ; c'est elle qui a guidé de sanctuaire en sanctuaire les pèlerins de l'Évangile et fleuri leurs étapes de légendes merveilleuses ; enfin, à toutes les heures graves de l'histoire, c'est elle qui, renouant les traditions et rappelant ses

enfants oublieux, a refait pour la victoire l'unité de la Patrie. Plus que tout autre elle est loyale et franche, ignorant les détours trompeurs, suivant droit son chemin, et, fière de sa noblesse autant que de son ancienneté, elle est éminemment « nationale ».

Hameau de la Pierre Écrite.
Septembre 1919.



Photo Neurdein.

DOLMEN DE KERGAVAL, en bordure de la route de Carnac à Auray.

LES ROUTES DE FRANCE

I. — LES PREMIERS CHEMINS DE L'HUMANITÉ.

Il a fallu des millénaires et des millénaires pour que la Terre lentement prît sa forme dans l'espace ; les alternances de chaud et de froid, les réactions de l'eau et de l'air, les bouleversements des révolutions géologiques ont sculpté sa face et modelé son profil, comme un visage humain. Les rides des vallées se sont effondrées ; dans le plissement des montagnes, des déchirures se sont produites, préparant les lieux de passage et dessinant d'avance les chemins futurs de l'humanité.

Dans l'épaisseur des forêts immenses qui hérissent le sol, les grands fauves en quête de gibier, n'eurent qu'à suivre le tracé indiqué par la nature pour se frayer des pistes vers les

fontaines ou vers les gués des fleuves et des rivières. Sinueuses à cause de l'inégalité des pentes et de la multiplicité des obstacles, précipices, rochers ou coteaux abrupts, ces pistes serpentent, louvoient et glissent ; allongées dans la plaine ou rapides sur le versant qui s'incline, elles s'harmonisent à toutes les ondulations du sol, elles rapprochent les clairières les plus éloignées et conduisent insensiblement d'un fleuve à un autre fleuve, contournant le rocher dangereux ou évitant par de subtiles traverses le marécage où le pied s'enlize. Ainsi s'ébauchaient en tous sens d'innombrables sentiers, ici brusquement interrompus par un accident de terrain, là croisés l'un sur l'autre ou fragmentés en étoiles. Lambeaux épars et sans suite, comme au soir de la moisson, sur le champ d'éteules, les épis abandonnés dessinent par avance le chemin fortuné des glaneurs. Il appartenait à l'homme de bientôt parachever l'œuvre première de la Nature et des animaux.

Les premiers pas à travers la Forêt.

PERDUS dans les cavernes ou isolés dans leurs cités lacustres, nos plus lointains ancêtres crurent d'abord que leur domaine étroit s'arrêtait à la lisière même de la forêt touffue qui les pressait de toutes parts. Des racines, des herbes, des fruits, des poissons suffirent à leurs besoins primitifs, en attendant que le gibier tué par surprise leur eut assuré de quoi se nourrir mieux et se vêtir. Du jour où ils connurent l'art de tailler en éclats puis de polir le dur silex, ils possédèrent des haches et des coins, des flèches et des couteaux. L'outil à l'arête tranchante ou à la pointe aiguisée leur permit de couper des arbres, de travailler le bois, de creuser la terre et



Extrait de *Sites et Monuments* du T. C. F.

CIRQUE DE MONTVALENT (Lot)

Creusé par la Dordogne dans les falaises de calcaire blanc que les eaux, en des temps très anciens, ont taillées en forme d'amphithéâtre.

devint, en leurs mains adroites, une arme redoutable contre les félins ou le mammouth gigantesque, ou même contre la tribu ennemie. Ils élevèrent des troupeaux, ils apprirent à cultiver l'orge et le froment, ils surent, élargissant leur horizon familier, défricher la broussaille et, jusqu'à la source rafraîchissante ou la clairière fertile, suivre la première piste foulée par l'animal. Les arbres se tassaient l'un contre l'autre étroitement serrés, et leurs branches mêlées se nouaient, comme si leur masse sombre était de toute éternité la maîtresse du sol ; ils escaladaient les pentes, envahissaient les monts et descendaient en troupes épaisses dans le fond des vallées ; leurs myriades de troncs vieillissaient, insensibles au temps et aux saisons : la nuit mystérieuse et le froid humide tombaient de leurs voûtes comme un suaire de mort.

Mais au delà de ces profondeurs sombres, étincelait au soleil la verte prairie, asile des troupeaux ; au delà, chantait le fleuve qui conduit vers d'autres pays ; au delà, vivaient d'autres tribus et respiraient d'autres êtres. L'homme, pour se frayer son chemin, s'attaqua résolument à cette forêt d'arbres qui semblait venir vers lui pour rétrécir son horizon à chaque nouvelle pousse. Il élagua les branches, abattit les arbres qui obstruaient sa marche en avant, il arracha les pierres pour niveler le sol ; un jour l'herbe sous ses pas finit par se courber et disparaître. Peu à peu un rais de lumière s'insinua sous les voûtes, qui lentement s'infiltra, s'élargit, grandit. La vie humaine enfin pénétrait dans la forêt pour s'y installer victorieuse ; la nuit reculait devant le soleil, et lui abandonnait la place. Le premier sentier humain était tracé ; œuvre forte et



Extrait de *Sites et Monuments* du T. C. F

HOTELLERIE DITE DES « GORGES D'ENFER » (DORDOGNE)

Installée dans les grottes profondes de la falaise calcaire qui surplombe la route, avant d'arriver au village de Laugerie-Basse, dans la vallée de la Vézère. Cette région, a dit Eugène Pittard, est « probablement le plus ancien foyer de culture du monde, quelque chose comme la capitale de la civilisation paléolithique ».

vénérable, monument plus antique et plus glorieux que l'amoncellement des pierres de Carnac ou que les grottes taillées de Chelles ou de Saint-Acheul.

La hache fraye le sentier.

LA connaissance des métaux vint donner à l'homme des outils de travail plus robustes et plus tranchants : vers la conquête de la forêt ténébreuse il reprit sa tâche, et toujours plus avant, sans repos, un coup à droite, un coup à gauche, il éclaircit les rangs de la rude cohorte ; figurant d'avance par sa haute stature et sa ferme bravoure le Roi-chevalier qui jusqu'au soir, sur le champ de bataille de Poitiers, se défendit avec sa hache contre les Anglais. Le Roi se rendit, épuisé, mais l'homme, pas à pas pendant des siècles, mena l'interminable combat contre la nature ennemie jusqu'à ce qu'il eût tracé la route de lumière par où devait venir la civilisation.

Dans le recul insondable des temps, les âges se mêlent et se confondent comme les raies de couleur qui forment l'arc-en-ciel, et les efforts demeurent vains à vouloir assigner une date même approximative à ces premiers travaux de l'homme. Ceux-ci à chaque saison devenaient plus parfaits et plus variés, en même temps que se développaient entre tribus voisines des relations utiles ; l'échange des produits, l'attrait de l'inconnu, l'irrésistible besoin de quitter la hutte de pierres et de roseaux, entraînèrent un jour les peuplades trop longtemps prisonnières de leur horizon borné. Déjà nombre de chemins morcelés, de place en place, striaient la forêt ou escaladaient la montagne, longeaient paresseusement la molle vallée ou couraient à travers la plaine ; ces fragments épars, se trouvè-



Extrait de *Sites et Monuments* du T. C. F.

ENTRÉE DE LA GROTTE DU MAS D'AZIL (Ariège)

Creusée dans la paroi de la montagne par l'Arize ; le souterrain s'étend sur un kilomètre de long. A l'intérieur s'ouvrent de nombreuses grottes formant des galeries latérales ; elles furent habitées aux temps préhistoriques et servirent de refuge lors des guerres religieuses ; la route, accrochée à la paroi de droite, longe et suit la rivière.

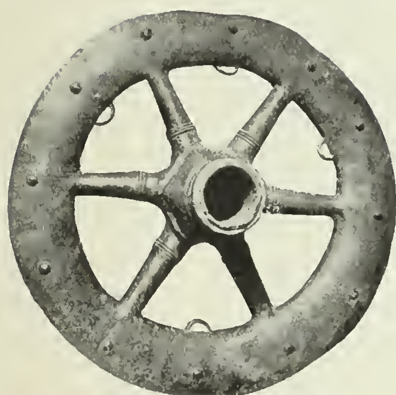
L'époque « aziléenne », du nom de cette grotte, célèbre par ses cailloux peints, marque une transition entre les temps paléolithiques ou de la pierre éclatée — et les temps néolithiques ou de la pierre polie.

rent un jour réunis et se succédèrent en ordre comme les anneaux dispersés d'une chaîne que l'on vient de rapprocher. La route était créée, elle invitait au voyage ; les hommes en longues caravanes partirent avec elle.

Les migrations des peuples.

POUSSANT leurs troupeaux, traînant leurs chariots, d'étape en étape ils allaient, terribles sous leurs peaux de bêtes écorchées, et chantant, au rythme de leurs épées de fer heurtées aux boucliers sonores, de vieux airs mystérieux. Parfois une tribu rivale les attaquait ; on se battait, on s'égorgeait et l'on allait plus avant ; parfois aussi un fleuve torrentueux coupait la route ; faute de gué on franchissait les eaux sur des arbres jetés à la dérive et le cortège reprenait sa marche. Mais le bruit s'était déjà répandu au loin que ces voyageurs venaient d'un pays fertile, situé aux confins du monde et baigné par trois mers, riche en métaux, prospère par ses marchés de salaisons et de lainages et par la multitude de ses esclaves. Du fond de l'Orient se hâtèrent d'accourir vers la Gaule les marchands Ligures, Ibères, Germains, Hellènes, Cimmériens, Sarmates, Slaves, Celtes : le soleil semblait précéder et guider leur course pacifique.

II. — LA ROUTE DE L'AMBRE ET LA VOIE DE L'ÉTAIN.



D'après Déchelette, *Archéologie celtique*.

ROUE EN BRONZE [1]

Le visage de la Gaule.

Quelle contrée mieux que notre patrie devait être par son heureuse situation, le rendez-vous des peuples, en attendant de devenir le champ clos des batailles ? Un long sommeil dans la paix confuse des siècles l'a façonnée ; quand elle s'éveille, aux premières lueurs de l'histoire, elle dessine déjà, parmi le velours bleu des mers, son profil harmonieux et net, pareil à un visage de dieu sur une médaille antique ; ses traits aimés, dont l'architecture est impeccable, laissent deviner, à celui qui ne les connaît pas, l'éternelle jeunesse de son corps souple et beau. Trois mers aux flots chantants caressent ses rives fortunées ; trois mers dont les villes jolies s'offrent comme des ports d'embarquement pour de lointaines traversées et comme des havres d'arrivée pour les pirates de l'Océan. Quatre fleuves, voies magnifiques de guerres

(1) Cette roue, fondue d'un seul jet, fait partie d'un « char processionnel » préhistorique trouvé à La Côte Saint-André (Isère).

futures et d'échanges, avaient tracé, entre les grandes régions qu'ils créaient, à la fois des frontières de séparation et les premiers chemins de rapprochement. En même temps du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest des sentiers avaient été ébauchés, entre les vallées et les collines, pour les troupeaux innombrables qui paissent l'été sur les hauts plateaux, et l'hiver descendent vers les plaines abritées ; des pistes entre les villes avaient été dessinées par les marchands dont les rendez-vous plus réguliers, choisis et fixés aux carrefours propices, maintenaient l'entente et le bon accord entre tribus voisines ou rivales, et subvenaient aux besoins de la vie et aux premiers désirs de luxe.

L'on ne s'aventurait pas encore vers les régions lointaines et glacées du Nord, celles où la légende avait dès longtemps situé les portes de l'Empire de la Nuit, avec la Mort pour veilleur ; du moins dans la vieille Armorique, pareille à la Scythie d'Hérodote, la croyance avait-elle placé la terre d'élection des morts : de longs chemins sacrés y conduisaient la file ininterrompue des chariots funéraires et le cortège des familles en larmes. Peu à peu les sentiers battus, invitent les tribus à nouer des relations, leur apprennent à se mieux connaître et à étendre leur puissance par delà les montagnes ardues, déterminent des groupements utiles et les unissent dans la suite, en les faisant plus forts pour de communes destinées.

La Gaule carrefour des peuples.

SITUÉE aux confins mêmes du monde civilisé et des pays d'au delà — Afrique ou Grande-Bretagne, — la Gaule devait être bientôt le carrefour où allaient se heurter les races,



Photo Demaule.

HABITATIONS TROGLODYTIQUES, près Saint-Rémy-sur-Creuse (Vienne)

se mêler les civilisations et s'entrechoquer les armées. C'est par ses vallées que vont s'écouler les peuples et par ses chemins que tendent à s'établir les relations humaines qui pendant des siècles propageront au loin les grandes idées. Longtemps elle demeura à l'abri des caravanes qui du fond de l'Asie chevauchent sans arrêt par les plaines poudreuses et les steppes verdoyants dont le vent du soir fait onduler les hautes herbes, comme si le Rhin farouche et légendaire arrêtait le flot immense prêt à déferler. Un jour vint (395) où des marchands le franchirent : dans l'histoire le marchand pacifique précède et devance le rude conquérant. Depuis les gués du Rhin jusqu'à la Seine sinueuse, depuis le Doubs et la Saône jusqu'à la boucle fertile de la Loire, et de là jusqu'à la Garonne, des chemins s'ouvraient devant eux : ils les suivirent, et portèrent à des peuples qui ne les connaissaient point les ballots de soie de Chine, les blocs d'ambre jaune de la Baltique, les peaux travaillées des régions du Nord. Ainsi la Gaule lointaine devenait une étape nouvelle au long des grandes voies de commerce qui serpentaient à travers le monde ancien. Bientôt la découverte de gisements d'étain en Grande-Bretagne et dans la presqu'île Ibérique allait attirer d'autres caravanes de trafiquants et de colporteurs.

Route de l'Ambre et de l'Etain.

ROUTE de la Soie, route de l'Ambre, route de l'Etain; routes merveilleuses qui ne figurent sur aucune carte, mais qui cheminent jusqu'en Gaule de ville en ville sans jamais dévier. Les marchands en connaissaient les journées d'étapes et les moindres circuits; ils savaient quel défilé était

le meilleur, quel épaulement de montagne il fallait contourner, quel gué était le moins dangereux : ils allaient droit devant eux, se dirigeant vers leur but aussi sûrement que les blanches caravelles suivent les chemins liquides de la mer sans cesse effacés par le vent ou que les oiseaux migrateurs regagnent les pays chauds emportés par l'haleine du ciel. Même si ces routes avaient disparu du sol, les vestiges de leur gloire se seraient transmis jusqu'à nous, puisque leur parcours à Chamblain, à Châtillon-sur-Seine, à Magny-Lambert, à Chalestan, à Saint-Sulpice (Tarn), à Saint-Jean de Belleville (Savoie) est encore jalonné par des perles d'ambre et des bijoux qu'apportaient les marchands et par les vieilles pièces d'argent usées que les Barbares recevaient en échange. Parfois aussi, quand on fouille le sol, des ossements apparaissent au long de ces mêmes chemins, rappelant que des caravaniers, un soir, sont tombés là et sont morts d'épuisement.

Les caravanes créent les marchés.

Les marchands en parcourant ces chemins en tous sens vont leur donner droit de vie et de cité ; à chacun de leurs voyages ils voient les routes s'améliorer, parce que les riverains ont intérêt à favoriser le trafic, source de richesse pour eux-mêmes. Des relais s'établissent ainsi que des abris sûrs pour la nuit ou les jours de mauvais temps ; au passage des fleuves et des rivières des gués faciles sont ménagés, peu à peu remplacés par des ponts de bois, en attendant que l'arche de pierre des Romains ou des Frères Pontifes n'enjambe résolument le flot. Puis près des fontaines, au carrefour des routes et des défilés, au confluent des rivières,

naissent des marchés qui grandissent, deviennent des bourgades, des entrepôts de marchandises, se préparant ainsi à leur rôle de villes fortes et de capitales. N'est-il pas admirable que de cet immense effort anonyme et éteint dans la nuit, la légende pieuse ait recueilli un seul nom, le nom du caravanier Odin, pour en faire le type de ces marchands infatigables qui ont cheminé à travers les âges et les peuples, et pour l'élever dans le Walhalla au rang des dieux ! Symbolique hommage qui vaut toutes les louanges des poètes.

La route d'Hercule et d'Annibal.

Au long des côtes ensoleillées de la Méditerranée bleue, ce sont à leur tour les trafiquants phéniciens, guidés par la Grande Ourse, qui transportent les marchandises d'Égypte et d'Assyrie et reviennent chargés des minerais d'or et d'argent, puisés aux carrières des Pyrénées, des Alpes et des Cévennes ; ils bâtissent des villes qui sont les comptoirs de leur commerce : Castel-Roussillon sur la Têt, Port-Vendres au Cap Creus, qui s'appelait alors le promontoire d'Aphrodite, Héraclée à l'embouchure du Rhône et Monaco dont le vieux nom Menocha signifie halte et repos ; ou bien, remontant la vallée du Rhône par l'Yonne et par la Seine, ils vont jusqu'aux îles Cassitérides (Grande-Bretagne) chercher l'étain précieux pour les alliages.

Des profondeurs de l'Espagne à la riche Italie, court, par les plaines et les montagnes, ce long chemin qui sera pendant des siècles la voie de passage des peuples et des armées. La fable, résumant toute l'épopée phénicienne en un seul héros, raconte que Melquart, l'Héraclès tyrien, franchissant le



Extrait de *Sites et Monuments* du T. C. F.

PIN DE BERTHAUD (Var)

Au carrefour des vieilles Routes de Saint-Tropez, de Gassin et de Ramatuelle.

détroit aux Colonnes d'Hercule, traversa à pied l'Ibérie et les Pyrénées neigeuses, parcourut les fabuleux pays des Atlantes et des Hyperboréens, visita la Gaule, combattit les Ligures sur lesquels il jeta une pluie de pierres qui recouvrent aujourd'hui le pays de Crau, et, par les rudes sentiers des Alpes, descendit vers les plaines romaines.

Comme toujours la légende devance et prépare l'histoire, c'est ce même chemin qui, dix siècles plus tard, conduisit audacieusement Annibal, fils d'Amilcar, vainqueur à la Trébie, à Trasimène et à Cannes jusqu'aux portes de la Ville Éternelle. Un jour la fortune fut contraire, les Carthaginois vaincus, Annibal en fuite, et la grande Carthage, l'héritière de Tyr et des Phéniciens, ruinée, anéantie, effacée du sol : une civilisation disparut comme un astre s'éteint. Des sesterces de cuivre, des lampes d'argile, quelques amphores, des armes brisées, et des fragments d'inscriptions étiquetés dans la paix d'un Musée Africain, est-ce donc là tout ce qui subsiste de cette gloire incomparable ? Non ! Il demeure le chemin qu'à travers la Gaule a frayé Annibal et que les empereurs transformèrent en voie Romaine (voie Aurélienne et voie Domitienne) ; il demeure cette route commerciale et militaire qui passe par Narbonne, Béziers, Frontignan, Nîmes, Orange, Valence, Embrun, Briançon, le Mont Genèvre et qui est devenue l'une des plus grandes voies de la civilisation chrétienne.



Photo Dragon. Aix.

LA VOIE AURELIENNE AUX FOURCHES, près d'Aix-en-Provence.

III. — LA GRANDE VOIE ROMAINE.

Les tribus celtes en Gaule.

Tandis que dans l'Orient lointain s'écroulent les Empires centenaires, les caravanes en franchissant le Rhin jusqu'à la Seine et jusqu'à la Loire ont déjà tracé les sillons par où vont s'écouler sans arrêt les tribus celtes, les Bituriges, les Carnutes, les Éduens, les Arvernes, les Lingons, les Aulerques, les Senons, les Ambarres, qui vont bientôt former le noyau de la nation gauloise. Ils se répandent sur notre sol comme une mer féconde et propagent leurs mœurs un peu rudes, leurs institutions et coutumes politiques et les dieux primitifs de leur religion. Certes les monuments qu'ils ont dressés sont réduits en poussière, mais il subsiste de leur effort un souvenir plus durable que la pierre et plus humain. Au long des pistes et des sentiers, bourgades et lieux de marché ont conservé leurs vieux noms celtiques ; les uns et les autres ont grandi, ont prospéré, sont devenus des villes puissantes

et respectées; leur nom a été déformé par l'usage et le temps, mais la sonorité adoucie de leurs syllabes françaises évoque la voix immortelle de l'ancêtre celte qui leur a donné la vie. C'est Embrun, sur la Durance; c'est Verdun, citadelle inviolée; c'est Lyon perchée sur sa colline, comme un Capitole; c'est Nevers au confluent des routes de la Loire et de l'Allier; c'est Melun qui veille aux abords de la grande forêt; c'est Noyon dans la vallée de l'Oise et Rouen qui commande la Seine. Combien d'autres encore rappellent à qui voudrait le nier l'antiquité de leur gloire et leur passé gaulois. Non seulement les villes, qui sont des haltes sur les chemins, mais les carrefours où s'arrêtent et s'épousent les sentiers, mais les montagnes qu'ils franchissent, mais les rivières sillonnées par des barques et qui sont déjà d'autres chemins plus rapides et plus changeants, gardent leur ancien nom comme un talisman suprême.

Les sentiers celtes.

Ce qui importe dès maintenant, c'est que le réseau des premiers sentiers Gaulois ou Celtes soit frayé, donnant au sol une physionomie qui ne s'effacera plus; c'est que les tribus séparées par la nature soient rapprochées et que les plus lointaines villes, jusqu'alors isolées dans les plaines ou les montagnes, se retrouvent voisines; c'est que les ancêtres mêmes de notre patrie aient les premiers dessiné leurs chemins. Les Romains pourront les rendre plus beaux, plus résistants, plus dignes de la gloire et du nom de Rome; ils ne feront que parachever une œuvre ancienne. On répondra peut-être que la nature avait d'avance marqué la direction de ces voies et que celles-ci s'imposaient là où elles furent tracées, comme les contours de



FRAGMENT DE LA « TABLE DE PEUTINGER »

La Méditerranée est figurée par ce large sillon où se jette à droite le Rhône (*Ostia Rodani.*) (Voir la note 1 de la page 34.)

la statue préexistent dans le bloc de marbre que dégrossit le ciseau de l'artiste. Mais ce n'est vrai qu'en partie, puisque là le marbre serait inerte sans le génie du sculpteur qui l'éveille à la lumière et qu'ici la route ne pourrait naître à la vie sans le travail de l'homme. Les anciens ne s'y trompaient pas lorsqu'ils disaient qu'ouvrir une route au genre humain était une entreprise héroïque entre toutes et la plus noble tâche qu'il était donné à l'homme d'accomplir; ils décernaient les plus hautes récompenses aux consuls et aux empereurs qui avaient créé ces voies et pour leur assurer dans la mémoire des générations une immortalité certaine, ils appelaient la chaussée nouvelle du nom de son fondateur. Gloire insigne et bien méritée, puisque la route prépare l'union des peuples, facilite le commerce des idées et favorise les sympathies des nations.

Jules César et les Voies Romaines.

Les Gaulois avaient esquissé de simples pistes sur le parcours séculaire des caravanes et des armées ; Rome, maîtresse du monde, en voulut faire des routes éternelles. Plus d'une fois elles vont servir à Jules César proconsul pour conduire les armées à la conquête de la Gaule. Au long de ces huit années de campagne (58-50 av. J.-C.), les rudes légions ne cessèrent de la parcourir, de la piller, de la piétiner; pendant huit ans, l'aigle romaine poursuivit l'alouette gauloise. Vaincue, mais délivrée du péril germain, la Gaule fut soumise et fidèle, et des Alpes à l'Océan, de la Méditerranée au Rhin et à la mer du Nord, des monts du Morvand aux profondeurs de l'Armorique, fut tracé le plan méthodique et régulier d'un vaste réseau de routes qui, un siècle plus tard

était achevé dans ses grandes lignes et enserrait dans ses mailles la province nouvelle. Le soldat romain laissait au camp son épée, sa lance ou son javelot pour la bêche plate ou la lourde pioche, et devenait terrassier. Le centurion tenait le rôle de chef d'équipe : sous ses ordres travaillaient les peuples provinciaux, les artisans de métier, — architectes, maçons ou charpentiers, — et souvent aussi les esclaves et les galériens auxquels on réservait les tâches dangereuses, — transport de lourdes pierres ou desséchement de marais empestés. Ainsi étaient assurées la paix des peuples, la sécurité de l'empire et l'obéissance des légions. En vain celles-ci se plaignaient d'être employées à de tels travaux et réclamaient des hommes à combattre plutôt que des forêts, des rochers et des marécages. Les empereurs n'y prêtaient pas l'oreille, voulant éviter dans les longues périodes de paix, pour leurs soldats qui étaient citoyens romains, l'oisiveté corruptrice, source des tumultes et des séditions. Admirable exemple d'ordre et de volonté saine ; le soldat se rendait doublement utile à sa patrie puisqu'il préparait pendant les jours de paix la défense de cet empire qu'il protégerait demain par les armes contre les attaques de l'ennemi.

Utilité politique des routes.

Par ces routes, Rome était à quelques jours de marche de ses provinces les plus lointaines, et un service permanent de courriers à cheval, transportait ses ordres ou lui transmettait leurs doléances; le passage des convois et des marchands y maintenait l'heureuse pulsation de la vie, et si quelque peuplade se révoltait, si la frontière rhénane était menacée, l'envoi rapide de quelques légions avait tôt fait de restaurer la paix un moment troublée. Aussi convenait-il que la route fût la

plus courte possible d'une ville à l'autre et par conséquent droite. Pas de détours et pas de faux-fuyant, pas de ces circuits qui enveloppent l'obstacle et semblent le caresser pour l'adoucir mais ne le surmontent point; le tracé est un ordre que l'on ne peut discuter. Il n'est ni vallées que l'on ne franchisse à l'aide de remblais, ni marécages que l'on ne traverse sur des pilotis, ni forêts que l'on ne défriche. Comme le monde qu'elle avait su vaincre et soumettre à ses lois, Rome crut pouvoir asservir le sol et dompter la Nature.

Construction et tracé des routes

C'EST un développement facile pour un historien, amateur de belle rhétorique, que de montrer, au milieu de la vanité des choses, combien était folle l'orgueilleuse ambition de Rome de vouloir bâtir des routes éternelles. Mais on oublie trop souvent que si elle fit ces chaussées droites et monotones, c'est qu'elle utilisait — et que les peuples utiliseront jusqu'au XVIe siècle — des voitures aux essieux fixes et parallèles, inhabiles aux virages trop courts, et c'est aussi qu'elle a vu l'ancienne voie Domitienne rendue impraticable par les pluies d'hiver : il avait fallu la reconstruire entièrement au Ier siècle; temps perdu, efforts inutiles et matériaux gâchés. Aujourd'hui une route fait un crochet pour éviter un bas-fond marécageux; la route Romaine marche droit au monstre comme Hercule à l'Hydre de Lerne. Des pilotis de chêne enfoncés dans la tourbe, de larges troncs à peine équarris, entassés comme un plancher de soutien, une épaisse couche de gravier longuement pilonnée, forment les assises premières sur lesquelles seulement on bâtira la route. Mais quel que soit le sol sur



Photo Boulanger.

LA PORTE SAINT-ANDRÉ, A AUTUN (Saone-et-Loire)

(1[er] siècle après J.-C.), large de 14 mètres et haute de 20 mètres — jadis *Porta Lingonensis* — qui donnait passage à la Voie de Besançon. Son nom actuel vient de ce qu'une des tours a formé le Sanctuaire de l'Église Saint André. Restaurée en 1844 par Viollet-le-Duc et en 1888 par Daumet.

lequel elle repose, de fortes et lointaines fondations, qui vont parfois jusqu'à quatre couches superposées, précèdent toujours sa construction. Deux sillons, comme deux avenues, délimitent et dessinent son profil; dans l'intervalle, le sol est alors fendu, rompu, et cette *via rupta* pourra bientôt s'appeler route. D'abord de larges pierres plates, *statumen*, posées les unes sur les autres, avec ou sans mortier qui les cimente; puis des blocs concassés de grès, sorte de béton, dont le nom *rudus* atteste encore la solidité victorieuse; ensuite une couche de ciment mêlé de débris de toutes sortes, poteries et scories de fer ou de terre glaise mélangée de sable forme un noyau, *nucleus*, imperméable aux eaux. Enfin le sommet *summa crusta*, est constitué soit par un lit de sable recouvert de cailloutis pressé et écrasé au rouleau, soit par de larges dalles polygonales qui forment un pavé splendide. Il n'était pas d'orage qui puisse creuser un pareil étagement de matériaux; l'empierrement poli et sans aspérités et les dalles aux joints bien scellés étaient également solides au point que des siècles de charrois n'ont pu les détruire.

Le tracé même de la route, toujours la plus courte et la plus rapide, imposait à l'ingénieur romain le choix des vastes plateaux et des espaces découverts, qui dominent la campagne et permettent de scruter l'horizon sans crainte de surprises ou d'embuscades. Des levées de terre, soutenues par de larges moellons qui en épaulent et maintiennent les remblais, franchissent les vallées; des fragments en ont subsisté auxquels la tradition a donné le nom imagé de « chemins haussés ». Jamais la voie romaine ne suit le défilé où chante le

ruisseau dans les viornes et ne s'enfonce dans la gorge ombragée et silencieuse où s'attarde le passant. Elle veut voir clair et loin devant elle; elle escalade les montagnes et ne se plaît à cheminer que sur les sommets, taillée à flanc de coteau, ou suspendue en encorbellement, comme une terrasse et comme un balcon. Ainsi la vieille chaussée d'Aquitaine, pour unir Clermont à Limoges, franchissait des vallées après des vallées, et s'accrochait aux massifs des Puys; juchée sur les blocs de lave qui soulèvent sa course, elle regarde encore aujourd'hui avec pitié dans la plaine, la route française qui s'enlace et s'incline, sinueuse autour des monts.

Cités et chemins.

Lorsqu'au Ier siècle s'achève le tracé des routes de France, on peut dire que notre pays a reconquis son unité et son équilibre. D'étape en étape, les bourgades anciennes sont devenues des cités, parce qu'elles possèdent un sanctuaire ou un marché d'échanges. La politique, la richesse locale, les vicissitudes des relations avec le dehors en agrandiront ou parfois en diminueront la force et l'importance, mais leur emplacement est fixé une fois pour toutes au débouché des grandes voies ou à leur croisement ; ni le bouleversement des guerres, ni les rivalités des négoces n'anéantiront complètement leur gloire : détruites un jour elles se rebâtiront sur leurs propres ruines, parce que le premier lieu choisi reste à jamais propice ; et seules disparaîtront des cartes et s'effaceront du sol celles qui, perchées trop haut comme des nids de rapaces, se tiennent orgueilleusement à l'écart des routes ou que les difficultés comme la rareté même des

sentiers d'accès semblent isoler du reste de la province.

La route crée la ville.

La route et la ville sont inséparables et vivent côte à côte dans une dépendance étroite : l'une crée l'autre et la commande, celle-ci fait la richesse de celle-là et dans les armoiries de sa gloire inscrit ses titres les plus durables. Mais, au cours des âges, la route se modifie, disparaît ou perd de son utilité, tandis que la ville, morte ou vivante, demeure. Elle en est comme la clef, point de départ, de croisée ou d'aboutissement. Combien de villages n'étaient à l'origine qu'une auberge ou un relais, un péage ou un contrôle de pont, un gué ou un pont de rivière et qui ont été promus à la dignité de villes, le jour où la circulation croissante a décidé d'y faire halte une heure ou une nuit, comme à l'étape choisie : aussitôt la vie s'y concentre, les routes y affluent. C'est un gué qui fait la fortune de Limoges, un bac ou un passage qui crée Cavaillon, Châlons, Beaucaire ou Tarascon ; c'est un pont qui donne naissance à Amiens, un port qui est le point de départ de la richesse de Boulogne ou d'Orléans.

La Gaule et la France d'aujourd'hui.

La France d'aujourd'hui victorieuse et ressuscitée diffère-t-elle beaucoup dans le décor de ses villes et le plan de ses routes, de la Gaule prospère d'il y a dix-neuf siècles, sous le règne des Flaviens et des Antonins ? Nullement, puisque le Rhin splendide de nouveau couronne sa frontière. Il suffit de mettre à côté l'une de l'autre une carte de Gaule et une carte de France. Voyez : les points noirs indiquent aux mêmes endroits les villes, et des lignes, à peu près identiques dans leur dessin et leur direction, marquent les routes qui



FRAGMENT DE LA VOIE AURÉLIENNE, aux environs de Vienne (Isère)

Construite sous la censure d'Appius Claudius, l'an de Rome CDXLI. Dessin fait par Étienne Rey et publié dans ses *Monuments Romains et Gothiques de Vienne en France*. 2e partie, Planche III, Paris, 1831.

les relient ; les différences sont si légères, les variantes du tracé si frêles : il semble que l'une soit le brouillon ou la copie de l'autre, comme un décalque un peu tremblé et hésitant qu'aurait fait un écolier inattentif pour un devoir de géographie.

Lyon. Voici Lyon devenu « l'ombilic éternel de la Gaule entière », Lyon point de jonction de deux fleuves, et croisée des grands chemins qui montent vers les Alpes ou descendent vers la mer, bâti ainsi qu'une acropole au centre de sa province. L'importance de son marché, le plus grand des Gaules, et de son immense entrepôt de commerce la désignait pour devenir le rendez-vous des étrangers, des marchands, des aventuriers accourus des extrémités du monde romain et pour fixer à sa ceinture, comme un faisceau de piques, les voies immenses qui, vers Clermont et Bordeaux, vers Bourges et Tours, vers Autun, Paris et Boulogne, vers Toul, Metz et Cologne, vers Besançon et Bâle, vers Genève et la frontière de Rhétie, allaient porter sans cesse le renom d'Auguste et de son ministre et gendre Agrippa, créateur de ces routes.

Arles. Voici Arles, la ville heureuse et riche des bords du Rhône, que le poète Ausone nommera « la Rome des Gaules » et à qui l'empereur Honorius décernera le titre joli de « mère de toutes les Gaules ». Deux grandes chaussées franchissant toute l'Italie pour venir s'incliner et mourir aux pieds de ses murailles : la Voie Aurélienne qui, de la Porte Janicule à Rome, déroulait au long du rivage méditerranéen, par Pise et par Gênes, son riche ruban ensoleillé, et la Voie Domitienne qui, franchissant la frontière des Alpes au col du Mont Genèvre et la Durance près de Cavaillon, poursuivait vers l'Espagne sa

marche joyeuse sous les arcs de triomphe que dressaient à son passage Nîmes, la ville aux sept collines, Béziers et Narbonne « la plus belle de toutes ».

Bordeaux.

Fortement campée sur l'énorme estuaire de la Gironde et presque adossée à la mer protectrice, voici Bordeaux, la patrie fortunée du gracieux Ausone. Elle commande toutes les routes du sud et de l'ouest, aussi bien celles de l'Océan par où abordent, sur les lourds vaisseaux de commerce, les cargaisons de denrées orientales, que celles de terre vers la Loire, vers les Pyrénées, vers Lyon et vers Toulouse, « cité de Pallas ».

A ces trois capitales, comme à trois solides piliers, était rattaché le filet des routes qui emprisonnait, de ses mailles régulières et serrées, les cent et quelques cités des dix-sept provinces romaines. De place en place, les fils du réseau deviennent plus nombreux et plus pressés et semblent se nouer entre eux comme si un poids de plomb enfonçait le chalut en ce point : c'est une ville qui un instant fait dévier les routes et les attire près d'elle de façon irrésistible ; elle les groupe, elle les unit, elle les étreint, puis les renvoie au delà de ses murailles, en un faisceau qui s'élargit à nouveau, se distend, jusqu'à ce qu'une autre ville les saisisse à son tour et arrête leur course merveilleuse et féconde.

Au cœur de la Gaule, voici les vieilles citadelles, ensevelies à jamais dans leurs ruines illustres : Gergovie, la ville sainte des Arvernes, où Vercingétorix vainquit les légions de César ; à deux pas des rudes montagnes du Morvand. Alésia, que la légende disait inviolable, Alésia, dressée sur son coteau comme un autel colossal où devait être offerte en sacri-

fice, aux divinités de Rome, l'indépendance des Gaules.

Autun. Voici Bibracte, l'Acropole des Éduens dominant de toute sa hauteur et de son passé splendide la « ville d'Auguste » qui, assise à ses pieds, sur les bords de l'Arroux, a seulement conservé, témoins de sa gloire évanouie, deux portes magnifiques par où passent encore les rares voyageurs demeurés fidèles à son souvenir. Sur les routes qui sillonnent cette région, vers Orléans et vers Bourges, on peut évoquer César et Vercingétorix; le sol dont elles sont pétries fut longuement foulé par leurs armées et l'immortel horizon qui les encadre est celui que contemplèrent, au soir de la victoire, les deux héros, le vainqueur et le vaincu.

Plus au nord, Paris, dont les maîtres n'ont pas encore ancré les hautes destinées, n'est qu'un port de commerce entre Sens et la Manche, mais les grandes voies s'orientent d'instinct vers elle et les bateliers, autant que les marchands nomades, en établissant leurs premières foires sur ses rives, ont décidé de sa fortune. Paris, prolongé par Rouen et le Havre, formera une même ville immense dont la Seine sera la grande rue.

Paris. PARTOUT, suivant le cours des vallées, les villes ont fixé leur emplacement, de même que les routes ont tracé leur direction définitive. De hautes bornes de pierre marquent les distances de mille [1] en mille et de lieue en lieue; la vieille mesure itinéraire, propre à la Gaule, peu à peu remplacera le mille romain, et de siècle en siècle appliquée à des distances

1. Mille romain, 1.478^{m},50; lieue gauloise, 2.222 mètres usitée en dehors de la Gaule Narbonnaise à partir de Septime Sévère (an 193 après Jésus-Christ).



Extrait de *Sites et Monuments* du T. C. F.

VIEUX PONT ROMAIN DIT « PONT FLAVIEN » (BOUCHES-DU-RHÔNE)

Sur la route de Saint-Chamas à Marseille, au passage du Touloubre — le plus ancien pont de France ; Ier siècle — long de 21,^{m}40 et large de 6^{m},20, construit par Donnius Vena et Attius Rufus, exécuteurs testamentaires de Donnius Flavius, prêtre de Rome et d'Auguste, qui lui donnèrent son nom.

différentes, perpétuera, jusqu'à nos jours et malgré le système métrique, le souvenir de l'ancêtre celte frayant sur notre sol le sentier primitif. Des équipes d'ouvriers réparent sans cesse le revêtement de la route, pour qu'en toute saison elle demeure en excellent état, ou remettent d'aplomb les larges dalles que les pluies et les voitures ne parviennent pas à disjoindre.

La route coule sous les pas et invite au voyage. Aussi jusque dans les derniers jours de l'Empire, est-ce à travers la Gaule un incessant et curieux défilé de chars, de cavaliers et de piétons de toute fortune, depuis le petit marchand qui s'en vient cahoté sur un pauvre mulet, court de queue et lourd d'allure, jusqu'au grand seigneur étendu dans sa riche litière et que suit dans ses déplacements un convoi de bagages, d'esclaves et de clients. On va de ville en ville, sans hâte, mettant pied à terre quand la pente est trop rude ou passant les heures brûlantes du jour sous la tonnelle d'une auberge ; le soir on s'arrête dans une de ces hôtelleries dont les enseignes, ornées de coqs peints, font un sourire de fête aux hôtes fatigués.

La durée du voyage et la lenteur des étapes sont des difficultés qui ne comptent point : lorsque les armées n'encombrent pas les chaussées, on rencontre des ambassadeurs ou des fonctionnaires romains qui regagnent quelque poste éloigné au fond de l'Aquitaine ou de la Lugdunaise, accompagnés de tout un peuple de lieutenants, de questeurs, de secrétaires et de domestiques. On voit passer, rapides comme le vent, les coureurs publics qui portent les dépêches officielles; on croise les négociants qui se déplacent pour leurs affaires ou des étudiants qui se rendent auprès de professeurs réputés, et plus

loin des malades en quête d'une guérison merveilleuse chez un médecin célèbre ou vers quelque source sulfureuse vantée par les devins. Ces gens qui cheminent, déposant des offrandes de fleurs devant les statues sacrées, sont les dévots qui visitent au long de leur vie les sanctuaires pieux et fatiguent les oracles des vaines questions qu'ils ont toujours à poser, ou bien ce sont les mécontents de toutes les peuplades, qui, n'ayant pas trouvé la fortune sous la pierre de leur foyer, la cherchent ailleurs jusqu'à leur dernier souffle, ou encore les amateurs de beaux paysages et de monuments, qui ne savent pas demeurer en place et mendient, dans leur impatience de fausses joies, des plaisirs toujours nouveaux ou des horizons inconnus.

La mort des voies romaines.

Les peuples comme les choses ont leur destinée que nulle force humaine ne peut changer ; des villes comme Uxellodunum et Vaizon ont été emportées dans la tourmente des siècles sans qu'il ait subsisté autre chose que leur nom éphémère et vain ; et la route romaine, forte, innombrable et respectée, qui couvrait de son ombre l'immensité de la Gaule a suivi la loi commune. Elle défiait le temps et bravait l'espace : l'histoire disait qu'elle était la huitième merveille du monde. Un jour est venu où, si bien bâtie qu'elle ait été, elle s'est effritée et lentement dégradée ; les pluies d'hiver l'ont ravinée et ont creusé dans ses flancs des sillons ; le cailloutis qui la recouvrait s'est arraché ; la terre végétale, portée par les charrois et les sabots des paysans, a gagné peu à peu le fossé et envahi le bas côté ; l'herbe au printemps suivant a commencé de verdir la chaussée. Le piétinement seul longtemps y marqua une

piste qui, elle-même, disparut et se confondit avec les terrains voisins. C'est à peine si parfois aux abords d'une ville, le talon fait sonner pendant quelques minutes leurs larges pierres luisantes et unies comme des dalles funéraires, et si, de loin en loin, réapparaissent à fleur de sol quelques tronçons épars d'une illustre chaussée.

La voie romaine en Gaule a disparu; et l'on en est réduit à évoquer son dessin en suivant d'un doigt curieux la ligne hésitante au long de la vieille carte théodosienne connue sous le nom de Table de Peutinger[1]. A chaque pas, l'on perd sa trace et seuls les archéologues parviennent encore, à l'aide des textes d'auteurs et des inscriptions brisées qui renaissent au jour, à reconstituer sur le papier et sur le terrain le tracé idéal de la route évanouie. Mais parfois, saisi d'un doute irrespectueux, on se demande, non sans anxiété, si la majesté trop célèbre de ces routes n'est pas l'effet d'une illusion ou d'un mirage, pareil à celui qui montre toujours à nos yeux d'enfants émerveillés la petite allée du jardin où nous avons essayé nos premiers pas, sous l'image agrandie d'une avenue immense, bordée d'arbres géants, et dont nous ne verrions jamais le bout.

1. L'original remonte à l'époque romaine, sans doute à l'an 393 sous Théodose le Grand; la copie qu'en possède la bibliothèque de Vienne (Autriche) — un parchemin de 34 centimètres de haut sur 6^{m},82 de large — est l'œuvre d'un « moine de Colmar », qui vivait au XIII[e] siècle, et fut trouvée au XVI[e] siècle dans le cabinet d'un savant d'Augsbourg, Conrad Peutinger, mort en 1547. On y lit les stations des grandes routes et les distances en lieues ou en milles qui les séparent. Les villes importantes sont accompagnées d'une petite vignette. Mais l'orthographe, souvent fautive, rend malaisée l'identification de ces noms avec les villes modernes correspondantes. Cette carte étrange, qui semble « passée au laminoir », à la fois trop allongée et trop étroite, a obligé le dessinateur à exagérer démesurément les distances dans le sens est-ouest, et en même temps à les aplatir dans la direction nord-sud. De là cet aspect géographique déformé et à peine reconnaissable que présente le fragment reproduit à la page 19.

IV. — LA CHANSON DE GESTE DES PÈLERINAGES.



LOU SAN PIEROUN
à Saint-Maximin (Var)[1].

Lorsqu'au début du v[e] siècle, l'Empire s'écroula, le flot des barbares longtemps endigué s'épandit furieusement sur la Gaule : Sarmates, Vandales, Alains, Gépides, Hérules, Saxons, Burgondes, Alamans, Pannoniens dévastèrent les pays, du Rhin aux Pyrénées et à l'Océan, incendiant les villages, pillant les maisons, emmenant les femmes en captivité. L'œuvre séculaire fut anéantie, et les routes qu'ils appelaient « chemins d'esclaves », vestiges et témoins d'une grandeur abhorrée, furent condamnées à la destruction ; les intempéries, le manque d'entretien, les années achevèrent par endroits de ruiner les antiques chemins « ferrés », qui servirent de carrières à pierre, pour bâtir des maisons et clôturer des héritages ;

1. Cette Colonne cannelée de granit (xv[e] siècle), le long de la route de Saint-Maximin à Sainte-Baume représente sainte Madeleine transportee par les anges sur le sommet du Pilon de la Sainte-Baume.

l'herbe et la broussaille envahirent les espaces vides qu'on ne défrichait plus, diminuant peu à peu les terres cultivées et vouant l'homme à la barbarie ancestrale. Dans la solitude de leurs fourrés et le silence nocturne de leurs colonnades géantes, le culte des Druides, sorciers et magiciens, se perpétue; les légendes de fées et de démons prennent naissance et les superstitions terribles se lèvent du sol comme un brouillard d'hiver. La forêt, ténébreuse gardienne des enchantements, devient véritablement hantée, depuis que les proscrits, les brigands, les bandits trouvent en elle un refuge tutélaire. S'ils n'ont pour vivre que le hasard de leurs vols et de leurs rapines, ils sont bien forcés de s'en prendre aux voyageurs des grandes routes; mais l'insécurité de celles-ci, entraîne leur abandon. La forêt reprend sa marche en avant, la civilisation recule et peu à peu rentre dans la nuit.

Les chaussées Brunehaut.

Deux fois le torrent barbare menaça de submerger la Gaule, deux fois le faisceau brisé des vieilles routes se renoua au débouché d'une vaste plaine pour conduire les armées des peuples libres à la victoire. Les Champs Catalauniques de Méry-sur-Seine (457) où fut dispersée la horde asiatique d'Attila, et les bas plateaux de Sainte-Maure (732) entre Tours et Poitiers où vint échouer sous les coups de Charles Martel l'invasion arabe d'Abd-el-Raman marquent déjà des étapes sur les deux grandes voies historiques du Midi et de l'Est où se heurteront souvent les races et les civilisations.

Sur le décor trouble des siècles, apparaissent, comme dans le médaillon étroit et légendaire d'un vitrail, les héros de ces temps abolis : Brunehaut, reine d'Austrasie, traînée par la

chevelure à la queue d'un coursier, tout au long de cette chaussée de Bavai, peut-être construite par elle, et qui, en souvenir, a conservé son nom illustre. Charlemagne, géant tout bardé de fer, chevauchant à la tête de ses troupes sous les murs de Pavie, et, plus loin, accourant à Roncevaux, où l'appelle le cor de Roland...

Puis deux cortèges déroulent leurs banderoles immenses aux deux côtés de la verrière. Ici Galeswinthe, fille du roi des Goths, chemine pendant des semaines, de Tolède à Rouen, pour rejoindre la cour de son époux Hilpéric; par Narbonne, Carcassonne, Poitiers, et Tours elle va lentement, suivie d'une escorte bariolée de cavaliers et d'une foule interminable de voitures et de bagages. Là, les derniers rois mérovingiens, étendus sur leurs lourds chariots tirés par quatre bœufs, font de Braisnes à Tournai et de Verberie à Soissons leur morne promenade, pareille à quelque funèbre convoi qui mènerait à la tombe la royauté défunte et les dépouilles de sa gloire.

La voie triomphale du christianisme.

ÉVÉNEMENTS lointains qui vont peut-être devenir les épisodes fabuleux de quelque épopée. Le royaume franc se morcelle et les pays épars qui le constituent, Neustrie et Bourgogne, Austrasie et Aquitaine, Septimanie et Lugdunaise, échappent à l'autorité humaine d'un seul maître, Clovis roi ou Charlemagne empereur. La route romaine, trop longtemps piétinée par les fonctionnaires, les armées et les marchands, n'a même plus la force d'un lien politique. Elle marque entre des villes, indifférentes ou ennemies, un trait d'union, frêle comme un pointillé sur une carte. Mais déjà

elle fixe pour le cortège de ses pèlerinages, la voie triomphale du christianisme vainqueur.

Pour proclamer la Parole éternelle du seul Dieu fait homme et mort sur la Croix, était-il une route plus belle que celle qui avait porté jusqu'aux confins du monde la loi humaine illusoire et balbutiante ? Les apôtres qui, de Rome ou de Jérusalem abordaient en Provence, croyaient voir s'ouvrir sous leurs pas des chemins clairs et droits qui les conduisaient aux carrefours des villes, à Lyon, à Bordeaux, à Auxerre... ; là des artisans, des nobles, des marchands de fruits, des portefaix et des soldats accouraient à leur rencontre et recueillaient, comme une manne céleste, les préceptes de vie et les paraboles saintes. Dans quelque catacombe cachée ou dans quelque crypte sauvage, la communauté se réunissait et priait ; puis les disciples s'en allaient à leur tour vers d'autres villes prêcher le Royaume de Dieu. Les persécutions, en exaltant leur foi, multiplièrent les croyants de la religion nouvelle. Par les sentiers des bois et les chemins escarpés, ils vinrent vers les campagnes endormies et chantèrent à ces peuples enfants, qui n'avaient jamais rien entendu de pareil, les louanges du Très Haut qui guide les égarés et préserve des embûches, comme une étoile vigilante au fond du ciel calme, du Très Grand et du Très Bon qui tend aux voyageurs de la vie le fruit mûr et juteux pour rassasier leur soif et le bâton d'écorce qui soutient au soir leur marche lasse et chancelante. Alors quittant leurs huttes de bois ou leurs maisons de pierre, les fidèles se pressaient sur leurs pas et faisant le signe de délivrance, s'en allaient où la voix les appelait.



PÈLERINAGE DE GIRART ET DE SA FEMME

Ils font la rencontre de marchands français revenant de Hongrie. Miniature de Loyset Liedet, xve siècle. (*Histoire de Charles Martel*, Bibliothèque royale, de Bruxelles, n° 7, fol. 22′ v°.)

Le culte de saint Martin de Tours.

COMME une floraison magnifique s'éveille et couvre le sol au premier soleil du printemps, la terre de France se peupla de monastères, et dans la Nature, temple immense de Dieu, s'élevèrent, à l'ombre des forêts antiques et dans le recueillement des fraîches vallées, des chapelles, des oratoires, des abbayes. La renommée des saints et la vertu de leurs miracles, se redisaient aux carrefours et se répandaient de vallon en vallon, comme l'écho léger au souffle du vent. Quand saint Martin de Tours meurt (397), les fidèles affluent du Poitou, de Touraine, d'Anjou et font au moine évêque un cortège d'honneur comme n'en connaissent pas les rois. Déjà son église attire les pèlerins, et dans ses monastères de Ligugé près de Poitiers, et de Marmoutiers sur la Loire, le nombre croît chaque année de ceux qui viennent prier et renoncer aux vanités du Monde. Les chemins qu'il a suivis pour évangéliser la Gaule deviennent sacrés ; la foule en parcourt les étapes avec adoration; des églises à Autun, à Bourges, à Metz, à Tournai, à Vienne, à Saujon, invoquent son nom et l'inscrivent en guirlande sur leurs chapelles fleuries.

La route, sous les pas dévots, s'illumine et s'embellit. Elle paraissait rude et monotone aux marchands et aux soldats romains qui se hâtaient toujours vers quelque but humain pour repartir plus vite encore et sans arrêt. L'auberge, le camp ou le marché étaient des haltes forcées et quotidiennes, mais non des repos, et ce réseau immense semblait traîner, au milieu d'une vaine agitation, l'ennui des hommes et la mort des choses. Le temps et l'incurie la dégradent peu à peu, l'herbe sournoise commence à l'envahir, lorsque soudain elle

La floraison des cathédrales.

ressuscite et s'anime. Les évêques vivants l'ont parcourue, dans leurs tournées pastorales à travers les diocèses, en attendant que leurs reliques insignes, ramenées en triomphe par la théorie des fidèles, ne marquent les étapes d'un pèlerinage, à Saint-Aignan d'Orléans et Saint-Amans de Cahors, Saint-Cassien de Marseille et Saint-Césaire d'Arles, Saint-Clément de Metz et Saint-Éloy de Noyon, Saint-Épvre de Toul et Saint-Fursy de Péronne, Saint-Germain d'Auxerre et Saint-Hilaire de Poitiers, Saint-Julien de Tours et Saint-Laurent de Bourges, Saint-Marcel de Chalon et Saint-Médard de Soissons, Saint-Pierre-de-la-Couture et Saint-Symphorien d'Autun ; blanches cathédrales, qui du doigt montrant le ciel, rappellent sans cesse le chemin de prière et de pardon.

A l'ombre de leurs clochers tutélaires, des villes, berceaux de jeunesse et de bonheur, se sont éveillées et ont grandi. Le nom du moine ou de l'évêque qui bénit un jour leur premier sourire est demeuré leur nom de grande ville : quand, au long des routes de France, on épèle ces syllabes jolies, nom de saint ou de sainte que pare le souvenir d'un ruisselet, d'une province ancienne ou d'un coteau voisin, on évoque les récits miraculeux de la légende dorée ; on répète à mi-voix le chapelet de ces noms harmonieux et frais, simples haltes de rêve sur les sentiers de la patrie, et la lèvre en garde longtemps le souvenir embaumé.

Le doux cheminement des reliques.

VOICI déjà longtemps qu'ils sont partis par les chemins sans retour, les évêques, les martyrs ou les saints, dispensateurs de miracles. Mais la mémoire de leurs vertus ne

s'est pas éteinte. Chacun redit leurs paroles et vante leurs exploits; un jour, les fidèles sont allés jusqu'à la lointaine clairière où dort, à l'ombre d'un jeune pin ou d'un bouquet d'aubépine, dans son linceul de lin, la face vers les cieux, le doux Intercesseur qui protégea le songe de leur vie. C'est d'Italie que l'on ramène le corps de saint Germain d'Auxerre; c'est en Provence que l'on va chercher les reliques de la Madeleine pour les porter à Vézelay et la vieille chaussée d'Agrippa devient la voie sacrée où pendant des jours, d'étape en étape, le cortège, en chantant des hymnes, reconduit à son sanctuaire la châsse merveilleuse que les générations viendront adorer. Si un fidèle épuisé meurt pendant la marche, la foule s'arrête, sur le bord du chemin creuse un fossé, et, déposant le corps du bienheureux défunt, plante sur le tertre frais, bordé de cailloux, quelque rosier sauvage qui fleurira à la saison prochaine et deviendra à son tour une halte pieuse, un lieu de prière.

Un immense souffle de piété soulève le monde et l'entraîne vers sa belle destinée ; semées sur le sol de France, comme des oasis dans le désert, les tombes des saints deviennent le foyer de miracles qui rapproche les vivants, le lieu de ralliement suprême où veulent reposer les morts. Le vigneron de Bourgogne, le tisserand des Flandres ou le pâtre des Cévennes, prend le bâton noueux du pèlerin qui le fait l'égal et le disciple des premiers évêques cheminant avec la crosse de bois courbé. Il ne craint pas de mourir de faim ou de fatigue au soir d'une étape, parce qu'il sait que partout, près des têtes de ponts, dans les hameaux ou au cœur des bois, il rencontrera un de



Photo Neurdein.

VUE DE VÉZELAY (Yonne)

Prise de la vallée de la Cure, avec les longues routes sinueuses qui montent à la vieille ville. En haut, l'Église abbatiale de la Madeleine, près de laquelle saint Bernard prêcha la Seconde Croisade en présence de Louis VII (31 mars 1146).

Hôtelleries pieuses.

ces hôpitaux réservés aux « pauvres du Christ » que depuis longtemps élèvent et entretiennent des fondations pieuses et des aumônes; abris salutaires où le voyageur est certain de trouver avec le pain et l'eau, le lit pour reposer son corps et la chapelle pour réconforter son âme, haltes de bon accueil, qui fixent les journées de marche, jalonnent les chemins et dont il parcourra, une à une et sans hâte, les étapes, comme aux vêpres il scande, verset par verset, les mots latins mystérieux des litanies.

Premiers pèlerinages.

D'abord chacun se contenta d'aller prier dans sa province à l'abbaye la plus proche : les gens de l'Ile-de-France à Saint-Denis qui garde en son trésor l'oriflamme des rois, la lourde épée de Charlemagne et un clou de la divine Croix; ceux des bords de Loire à Sainte-Croix d'Orléans; ceux de Bourgogne à Vézelay; ceux de Provence à Saint-Gilles ou Saint-Rémy. A chaque parvis sacré on rencontre des pèlerins qui viennent d'autres régions et vantent les prodiges dont ils ont été les témoins éblouis, le bruit s'en répand, léger comme une haleine, il glisse, il court, avec les voyageurs qui rentrent au foyer; à la saison nouvelle, quand ceux-ci verront la route de granit si rose au soleil levant et si engageante, ils prendront le bâton pour aller voir l'abbaye inconnue dont la vision splendide a tant de fois illuminé leur rêve.

Ainsi de proche en proche et peu à peu s'accomplit le tour des sanctuaires. Les chevaliers poussés par un vœu fait au moment d'un danger ou d'une maladie grave, les pénitents

désireux de mériter le ciel ou d'expier une faute ou un crime, les moines et les abbés, avides de sainteté, s'en allaient plus loin, traversaient toute la France et gagnaient Rome, la ville des martyrs et des apôtres, ou Jérusalem et la terre Sainte, berceau de Jésus et de la Vierge Marie. La route est longue, mais l'on ne se rebute pas pour si peu; la piété a raison des plus dures fatigues : les hymnes, les psaumes, parfois des chansons populaires abrègent la longueur des étapes. Ils vont; les routes semblent marcher sous leurs pas; qu'importe s'ils arrivent un jour, ou s'ils ne reviennent pas; ils ont l'enthousiasme et la foi : ils sont les premiers pèlerins de la Chrétienté.

Les croisades.

Ils précèdent et annoncent cet interminable et sublime cheminement des croisades qui, pendant deux siècles (XI[e] au XIII[e] siècle), vont jusqu'aux extrémités de l'Orient exalter la gloire de Dieu et le beau nom de France. Alors c'est par milliers que de tous les hameaux du royaume les croisés descendent les plus humbles sentiers qui conduisent aux routes, comme les ruisselets qui dévalent les pentes se déversent dans le torrent. A chaque carrefour, à chaque tournant, un flot nouveau de pèlerins se joignait au cortège. La route n'étant plus assez large pour les contenir tous, le troupeau humain se serrait, se tassait, pour devenir une masse compacte d'où émergeaient de hauts bâtons en forme de croix. Pendant des jours le défilé passait, dans un piétinement lourd et un bourdonnement de chants et de prières. Il allait arracher le tombeau du Sauveur aux mains des Infidèles; il allait sur la route tracée par Charlemagne, les yeux fixés sur le soleil levant. Des moines en gros frocs de laine grise levaient leurs

grandes manches pour bénir la foule et marquer vers l'horizon la route de lumière qu'ils avaient encore à suivre, tandis que des nuages flottaient et tournoyaient dans le ciel, pareils à des bannières blanches. Les routes de France, dont certaines s'appellent encore le « chemin des Roumieux » en souvenir de ceux qui allaient à Rome, jamais n'avaient vu et ne reverront sans doute un spectacle pareil.

Saint-Jacques de Compostelle.

MAIS voici que le flot des pèlerins, endigué depuis des centaines d'années vers Rome et la Terre Sainte, s'arrête et, comme dérivé par une force mystérieuse, oriente sa marche irrésistible vers un sanctuaire nouveau. C'est que dans la tiède et féconde Galice, à Compostelle, après huit siècles d'oubli et de persécutions, on a retrouvé sous des ronces la tombe de l'apôtre saint Jacques le Majeur; saint Jacques qui apparut, chevalier monté sur un destrier blanc et couvert d'armes entreluisantes, et défit les Sarrazins à la bataille de Clavijo; saint Jacques que Dante appelle « le Baron ». Dès lors, Jérusalem devient exclusivement le but suprême des Croisades et non plus des pèlerinages, depuis que les chrétiens désarmés sont la proie des Mahométans qui les brutalisent, les vendent à l'encan ou les massacrent, quand ils ne les obligent pas par dérision à d'infâmes souillures devant le Saint-Sépulcre. On abandonne au IXe siècle les chemins des Alpes pour ceux des Pyrénées; pareilles aux flèches des archers qui s'enfoncèrent sanglantes dans la chair radieuse de saint Sébastien martyr, toutes les routes de France dirigèrent leur marche vers Compostelle. En hâte les voies abandonnées furent refaites; et



Extrait de *Sites et Monuments* du **T. C. F.**

ROUTE EN LACETS DE GAVARNIE (Hautes-Pyrénées)

Quand elle pénètre dans la vallée sauvage appelée le « chaos », énorme éboulis formé par l'éboulement des contreforts du Coumélie. — Au fond, on aperçoit le Cirque, le Casque de Roland, la Brèche de Roland et le Taillon.

l'Église vénéra, à l'égal des Saints, ces bons ingénieurs qui, réparant les chaussées, desséchant les marécages, jetant des ponts sur les rivières et les torrents, offrirent ces chemins merveilleux et peuplés de belles légendes, qui allaient de toutes parts ceindre la basilique de Saint-Jacques comme d'un nimbe lumineux.

Compostelle est au fond des Espagnes, mais c'est de France que viennent ses plus nombreux dévots; c'est par la France que passent ceux qui arrivent de tous les pays du monde, de Normandie, d'Écosse et d'Irlande, de Flandre et d'Italie, d'Arménie et de Nubie pour s'agenouiller au tombeau du martyr. Le cortége innombrable et pieux qui chemine à travers les âges est toujours le même, que ce soit la guérison du corps ou celle de l'âme qu'il vient implorer. Infirmes, malades ou blessés qui mendient un adoucissement à leurs maux, criminels et pêcheurs qui demandent le pardon miséricordieux et le rachat de leur faute, fidèles qui veulent un de ces raccourcis par où les rugueux sentiers de ce monde mènent droit au Jardin céleste; Compostelle est si complètement devenu le rendez-vous unique de toute la chrétienté que le simple mot de pèlerin désigne le voyageur qui se rend à Saint-Jacques.

Le premier « Guide de voyage ».

Dès 1139 il existe pour les pèlerinages un guide qui indique le tracé des routes, le compte des étapes, la liste des rivières dont l'eau est saine à boire, l'emplacement des sanctuaires auxquels il convient de s'arrêter, avec les reliques que l'on y vénère et les souvenirs qui s'y rattachent. De même qu'au ciel la voie lactée trace de ses millions d'étoiles la voie idéale entre l'Aquitaine et la Galice, et se nomme encore dans maint

poème le chemin de Saint-Jacques, de même sur l'humble terre, toutes les routes d'alors semblent se diriger d'elles-mêmes vers le tombeau de l'apôtre évangélique qui remet dans le droit chemin les voyageurs égarés et réconforte le pauvre tout près de perdre espoir.

Les quatre grandes routes vers Saint-Jacques.

Déjà quatre grandes routes sont élues au long desquelles se multiplient les haltes pieuses et les hôtelleries et dont reliques et légendes marquent à jamais les étapes éblouissantes. La première et la plus illustre s'agenouille à Saint-Martin de Tours, à Saint-Hilaire de Poitiers, à Saint-Eutrope de Saintes, à Saint-Seurin de Bordeaux, et franchit la barrière des Pyrénées au col de Roncevaux. La seconde fait ses dévotions devant les reliques de la Madeleine de Vézelay, avant d'adorer les châsses de Saint-Léonard et de Saint-Front de Périgueux ; la troisième, qui la suit à distance à travers les montagnes, comme un compagnon discret et plus recueilli, s'incline à Notre-Dame du Puy en Velay, à Sainte-Foy de Conques, à Saint-Pierre de Moissac ; la dernière, joyeuse et toute ensoleillée de souvenirs, s'arrête et prie à Saint-Trophime d'Arles, à Saint-Gilles de Provence, à Montpellier et à Saint-Sernin de Toulouse.

Pendant six siècles, s'acheminèrent au tombeau de Galice les rois, les princes les plus puissants et les archevêques, côte à côte avec les plus humbles d'entre les vilains et les truands. Louis VII de France y récita des oraisons, de même que Jean de Brienne, empereur de Constantinople. Saint Dominique, saint François, sainte Brigitte (de Suède), saint Vincent Ferrier y vinrent pleurer leurs péchés et psalmodier des litanies.

4

François Ier, sortant de sa royale prison de Madrid, y rendit grâce à l'apôtre qui rompt les chaînes des captifs.

Le pèlerinage de Charlemagne.

Mais du fond du passé de la légende, le plus illustre pèlerin a précédé, sur le chemin de Saint-Jacques, le long cortège de ceux qui portent le bourdon et l'escarcelle : c'est Charlemagne, l'empereur à la barbe fleurie. Le cycle de ses batailles épiques est clos depuis longtemps ; ses barons et paladins, Roland le Preux, Olivier le Sage et l'archevêque Turpin dorment dans l'oubli d'une mort sans gloire, lorsqu'à la voix des poètes, l'empereur s'éveille et ressuscite plus gigantesque et merveilleux qu'il n'a jamais été : il symbolise et résume tous les héros qui combattirent contre l'infidèle et devient le premier seigneur qui soit parti en pèlerinage.

N'est-il pas noble dès lors pour chaque pèlerin de participer à la même œuvre rédemptrice, et de refaire sur les traces de l'Empereur la route qu'il a suivie, et d'évoquer, au long des stations, son souvenir sublime ou celui de ses preux ? Ce bois de frênes, qui abrite la route, marque l'endroit où les chevaliers, la veille d'une bataille, s'endormirent à l'ombre de leurs hautes lances qui, fichées dans le sol, prirent racine et verdoyèrent ; cette brèche en pleine montagne, ne peut avoir été faite que sous les coups redoublés de Durandal, l'épée de Roland. Sur ces routes, où Charlemagne et ses paladins ont chevauché en s'éveillant de leur légende, comment les passants n'auraient-ils pas évoqué leur histoire et situé exactement les lointains épisodes de leur vie humaine ?



Extrait de *Sites et Monuments* du T. C. F.

FAUBOURG SAINTE-CHRISTINE ET PONT SUR LE LANDER
AU BAS DE SAINT-FLOUR (CANTAL)

Au-dessus, 60 mètres plus haut, sur le rebord d'une terrasse de basalte, la ville, célèbre par ses pèlerinages, semble suspendue sur la plaine. La route qui y grimpe péniblement met deux kilomètres pour y parvenir.

Comment n'auraient-ils pas révéré, au long des abbayes qui bordent ces routes et en marquent les étapes, les tombes et les reliques insignes que la piété fervente, instinctivement, y était venue déposer : à Saint-Seurin, l'oliphant où Roland souffla si fort qu'il se rompit la tempe et fit jaillir de sa bouche un flot de sang vermeil ; à Saint-Romain-de-Blaye, la tombe de Roland, élevée par l'Empereur dans l'église des Aliscamps; à Arles, les restes des morts de Roncevaux; à Sainte-Catherine, entre Poitiers et Tours, l'épée de Charles Martel, que, trois siècles plus tard, Jeanne d'Arc la bergère enverra chercher pour bouter l'Anglais hors du Royaume.

La chanson de geste s'éveille.

Les preux immortels deviennent les gardiens de notre gloire et le modèle de nos vertus. Ainsi la route de France, comme un ruban magnifique, unit à travers le temps l'histoire et la légende, pour en faire cette gerbe embaumée et divine : la Chanson de Geste. Elle a vu des pèlerins en extase plier le genou devant l'oratoire de Charlemagne, près de Montjardin, au seul souvenir des chevaliers dont Dieu avait marqué le haubert d'une croix rouge ; elle a entendu les voyageurs raconter, au milieu de leurs souvenirs et de leurs rêves, les hauts faits de Raoul de Cambrai et de Gérard de Roussillon, et cherché à retrouver, près de l'abbaye de Pothières en Bourgogne, le champ de bataille de Valbeton. Elle s'est plus d'un soir arrêtée à la porte de l'hôtellerie et certain jour de fête, à un carrefour ou sous un porche d'église, pour écouter le jongleur, vêtu de son manteau rouge et de sa capuche jaune, qui, la vielle au dos, disait de sa voix douce et monotone les aventures de Huon de Bordeaux ou le bel héroïsme d'Aymeri

de Narbonne. Les tilleuls centenaires qui dessinent son ombre, ont salué d'un friselis de leurs feuilles le doux poète, le voyageur inconnu, qui le premier, dans les gorges d'Arneguy, murmura le nom de Charlemagne, devant la pierre humide et rouge où l'empereur s'était assis et avait versé des larmes de sang; ou celui qui, en face des Rochers de Meuse en Ardenne, chercha sur la pierre l'empreinte du cheval fabuleux qui bondit, emportant les quatre fils Aymon. Elle sait que sans elle, sans sa gaîté toujours jeune, sans le mouvement continuel des passants qui foulent son sol, les plus belles histoires et les plus divines chansons, rimées par quelque clerc dans le silence de sa bibliothèque, eussent été aussi vaines que les tourbillons fantasques de poussières tour à tour soulevées et dissipées par la brise, et aussi éphémères dans leur gloire sans écho que le bruissement du clair feuillage où se perd l'ouragan.



Vérascope Richard.

DESCENTE AU MARCHÉ PAR UN CHEMIN DE PIERRES, près Menton.

V. — DES MARCHÉS DE CHAMPAGNE AUX FOIRES DE BEAUCAIRE.

HUMBLES et pensifs sous leurs couverts de chaume, les villages solitaires dans la plaine ou perchés sur la montagne, ne connurent longtemps de la lointaine ville, entourée de murailles et coiffée de ses milliers de toits, — ardoises bleues ou tuiles brunes, — que la grand'route qui poudroie à la lumière et semble conduire seulement à la forêt l'automne, et aux champs de moisson, l'été. Cependant elle est si fleurie et si avenante à la belle saison qu'une ou deux fois l'an, pour la fête d'un saint, le paysan délaisse sa charrue, revêt sa blouse neuve, prend son bâton et se risque à venir sur la place de l'Église où se tient le marché. Peut-être achètera-t-il un hoyau pour remplacer celui qui fut ébréché au dernier printemps sur une mauvaise roche ; et même une longe de cuir afin de mieux lier au joug ses bœufs ; celle qui sert depuis tant d'années et

qui vient de son aïeul est si usée qu'elle manque à chaque fois de s'arracher en deux lambeaux; surtout, il rêve de voir enfin de près ces draps dont chacun dit merveille, ces étoffes de laine si vantées pour leur souplesse et leurs fraîches couleurs; bien des fois quand il allait au moulin porter le seigle et le blé, il a rencontré Jacquot le marchand dans sa lourde voiture, dont les roues grincent au gravier de la route. Ne sera-t-elle pas trop plate la petite bourse, suspendue à son cou et protégée par une relique, pour acheter à sa femme et à sa fillette quelques aunes de cette bonne étoffe où elles pourront tailler chacune une chaude et lourde chape ?

Sur la route qui mène à la foire.

Pour gagner la grand'route et faire les trois à quatre lieues qui le séparent de la ville, il est parti sur le chemin du hameau, longtemps avant le jour, portant à son bras plié l'anse du lourd panier d'où sortent, effarouchées, des têtes de poulets. Le claquement sec de ses sabots, dans la majesté du silence nocturne, accompagne sa marche irrégulière et lasse, déformée par le piétinement à travers les sillons du labour.

Sur la grand'place

Frileusement le jour pâle se lève, quand il atteint au calvaire les premières maisons. Mais le clocher de l'église, qui depuis quelque temps émerge du vallonnement des toits, désigne, sans qu'on la voie, la grand'place où se tient la foire : bœufs, vaches, cochons, arrivés pendant la nuit par d'autres chemins; et, sur le haut mail bordé de tilleuls, après les échoppes du changeur et du peseur juré, les multiples comptoirs des marchands, dont les voitures bariolées s'alignent sur deux rangs, comme pour une bataille. Déjà il imagine ou

cherche à deviner les merveilles qui vont s'étaler à ses yeux, les tissus, les cuirs, les étains, les cuivres, les épiceries et les cabarets pleins de jeux et les spectacles, qu'il ne verra plus, avant des mois, à la foire prochaine.

La tradition des foires.

Tous les ans, depuis des siècles, la fête du même saint a ramené sur les mêmes routes des théories de marchands, et conduit la foule des paysans accourus des quatre coins de la province et des pays voisins. Par toute la France s'est déroulée et se déroule encore, à des époques fixes, qui marquent dans la mémoire des hommes le cours régulier des saisons et les dates mêmes de leur vie, le cortège bourdonnant des foires et des marchés. Mais si quelque campagnard s'éveillait après douze siècles de son long sommeil de mort et s'en revenait vers son village un de ces jours de fête, il reconnaîtrait sa route et reconnaîtrait son champ de foire. Sa chaumière basse a fait place peut-être à quelque maison moins sombre ; le vieux chemin, sans cesse effondré par les pluies et creusé de ravines, est plus doux à marcher et semble uni et propre comme l'antique maie de chêne où il pétrissait son pain. Ses arrière-neveux, dont quelques-uns sans doute portent encore son nom, sont mieux vêtus et mieux chaussés, mais n'ont rien changé aux traditions séculaires d'aller conduire leurs bêtes à la foire. Certes les voitures sont plus nombreuses et plus faciles, et le rail plus rapide a détourné à son profit la lente promenade au long des routes. Mais beaucoup partent encore à pied, avant l'aube, et ceux-là il les appellerait ses petits-fils parce que le pas de leurs souliers ferrés retrouve dans la poussière des âges et des générations l'empreinte de

son sabot d'aïeul, et marque, sur le sol de la route éternelle, la continuité de l'effort et la permanence victorieuse de la race.

C'est que le marché, et plus tard la foire, dont il est l'embryon et l'image en raccourci, possèdent l'irrésistible charme qui attire et réveille au fond du cœur le vieil instinct nomade de la tribu primitive. Qu'importe que la route soit belle et coule sous les pas, qu'importe que son parcours soit exempt de péage. Tant qu'elle n'aura pas, comme un fanal sur son horizon, le prestige et l'attrait d'un pèlerinage ou d'un marché, elle demeurera stérile, inconnue et déserte, et les villages et les villes qu'elle croit unir continueront de s'ignorer. La foire, rendez-vous de commerce et centre du négoce, assemblée de marchands et réunion de curieux, est le prétexte attendu et cherché pour partir en voyage et, loin du logis quotidien, voir d'autres hommes, entendre d'eux ce qu'on ne sait pas, échanger des objets en même temps que des idées et des sentiments. Au milieu de la vie harassante, elle marque un arrêt et un repos, que viennent égayer encore les spectacles du baladin et les chants du jongleur.

Foire et fête religieuse.

L'une des foires les plus anciennes de France est celle de Saint-Denis, fondée par le roi Dagobert (629) ; le jour de la fête du Bienheureux elle se tient sur la route de Paris, à deux pas de l'illustre abbaye qui a obtenu le privilège de percevoir pour elle les droits de tonlieu. La sainteté de l'endroit en attirant les fidèles y appelle aussi les premiers marchands. L'église ou l'abbaye devient d'elle-même la gardienne et la patronne des

foires, puisque la place ombreuse allongée devant son porche se reconnaît de loin dans la campagne au clocher familier qui la protège et marque le seul lieu propice et toujours fréquenté des dévots où le marchand puisse aisément planter ses tentes de toile et dresser les tréteaux pour ses denrées. C'est en vain que certains dénoncent cette concurrence profane aux cérémonies pieuses ; le clergé qui devine l'importance nouvelle de ces réunions pacifiques, loin de les dissoudre, les encourage et les multiplie ; rapidement au long des routes, de ville en ville, à des dates plus ou moins éloignées, les foires s'étendent, se propagent, comme d'échos en échos, à travers les vallons et les bois, la cloche de l'angelus invite l'homme à la prière et au recueillement. Bientôt il n'y eut plus de grande fête religieuse sans foire et pas de foire sans fête religieuse ; l'affluence fervente de celle-ci dépend de la fortune et de l'attrait de celle-là, l'une et l'autre vont de compagnie, et jusqu'à la fin de la royauté française donnent aux routes ce va-et-vient perpétuel qui garantit, même aux époques de guerre, l'entretien relatif des chaussées et leur assure par la fréquence des voyageurs une heureuse renommée.

Paix perpétuelle pour les marchands.

Propriétaire et justicier de la route, chaque seigneur doit l'entretenir et la surveiller. De même que la croix tutélaire dressée au centre du marché comme un signe vivant assure à ceux qui demeurent sous sa sauvegarde la paix et le repos, de même au long des chemins sans cesse infestés de brigands aux aguets s'établit peu à peu une sorte de paix perpétuelle. Sur le parcours des routes ou sur le bord des fleuves,



Photo Lemare.

LA FOIRE DE BEAUCAIRE, SUR LE RHÔNE (GARD), AU XVIII[e] SIÈCLE

D'après l'estampe de Jollain. En haut les ruines crénelées du château ; plus bas, à gauche, la ville ; le long du Rhône, les cabanes où sont exposées les marchandises du Levant.

des péages de toutes sortes s'installent et grandissent, pareils aux branches innombrables qui viennent d'âge en âge se greffer sur la tige élancée des grands arbres : péages sur les ponts (pontonnages) ou sur les rivières; droit de chaussée (caussiage) ou de circulation sur les routes; rouage pour les voitures; pulvérage pour les troupeaux; droit de quai (cayage ou rivage) pour l'embarquement ou le débarquement des marchandises; droit de portage, au passage des villes; droit de conduit ou travers ou de transit; droit de guiage, ou de guide, qui permettait au voyageur de s'assurer contre le risque d'une attaque, et de se faire accompagner jusqu'à la prochaine étape par une escorte armée.

Ces droits[1], qui étaient à la fois des entraves et des garanties pour le commerce, multiples et divers selon les époques et les provinces, le seigneur les perçoit, pour subvenir aux frais d'entretien et de surveillance des routes, mais souvent les utilise à des travaux personnels. Parfois même, quand il a besoin d'argent il fait de son château, un repaire sauvage, et, protecteur déguisé en voleur, rançonne sans pitié les voyageurs qui se fient à ses chemins. C'est Giraud de Berlai, dans son manoir de Montreuil, c'est Hugues de Puiset, en Beauce, c'est Thomas de Marle, à Crécy, c'est Bernard de Cahuzac en Périgord qui répandent sur les routes la terreur et l'effroi.

Cours d'eau.

Voici des siècles que le marchand, pour transporter ses

1. Les péages ont subsisté sous différentes formes et en diverses provinces. jusqu'à la loi du 25 août 1792, à l'exception des péages sur les ponts, qui, rétablis provisoirement le 14 floréal an X (4 mai 1802), disparurent peu à peu. La loi du 30 juillet 1880 racheta les derniers et interdit d'en établir de nouveaux

étoffes ou ses produits, suivait le chemin fantasque et lent, mais moins onéreux, des innombrables cours d'eaux qui sillonnent la France. Il rencontrait les chalands des abbayes de Saint-Germain-des-Prés, Saint-Denis ou Saint-Mesmin près d'Orléans, dont les voiles blanches glissaient comme une apparition du nord au midi, rapportant à chaque voyage, en franchise, les vivres nécessaires à la communauté.

C'est pour garantir leur commerce et lui ouvrir des débouchés que se nouèrent au XIIIe siècle entre artisans de même métier et marchands de mêmes denrées des associations qui, sous le nom de Hanse de Rouen, Marchandises de l'eau de Paris, Communauté des marchands de Loire, Jurade de Bordeaux, Batellerie de Saumur et d'Angers, allaient rendre aux belles rivières somnolentes leur féconde activité. Les péages régularisés furent affermés, le lit des rivières ensablées fut dragué, les chemins de halage reconstruits, la police de navigation assurée. Un seul bateau suffisait à porter la charge de cinq cents bêtes de somme ; le sel, les vins, les poissons de mer salés, les céréales, les bois, les laines, le lin et le chanvre se répandirent dans les villes comme un bienfait.

Foires de Champagne.

Mais entre temps, la voie commerciale commence à reprendre sa place sur la carte aussi bien que dans l'existence des hommes ; le va-et-vient des voyageurs lui redonne un peu de vie, c'est par elle que s'en vont à la foire toutes les marchandises et que se créent de ville à ville, de province à province et bientôt de pays à pays, les échanges, ventes et achats qui fondent le commerce. La sécurité des routes prépare la

fortune des grandes foires ; mais celles de Rouen, Guingamp, Dijon, de Puy-en-Velay, de Toulouse, La Rochelle, malgré la valeur des chemins qui les desservent, n'ont qu'une importance locale ; elles sont situées en dehors de la grande voie commerciale qui, des rives de Provence aux plaines flamandes, fait communiquer sans cesse les pays de l'Orient avec les régions du Nord. Les vallées du Rhône, de la Saône, de la Seine, de la Marne, de l'Oise, de la Somme, de l'Escaut, et les routes qui les escortent dessinent son parcours royal, que jalonnent de leurs marchés Montpellier, Nîmes, Beaucaire, Lyon, Châlons, Besançon, Langres, Troyes, Paris, Arras, Calais, Thourout. C'est vraiment le conduit des foires, le chemin consacré, que suivront pendant deux siècles (XIIe-XIVe siècle) à l'aller et au retour, les marchands qui de tous les points du monde se rendent aux foires de Champagne : Troyes, Provins, Bar-sur-Aube, Lagny, puis, au lendemain de la bataille de Courtrai (1302), vers les foires de Flandre : Bruges, Anvers, Gand et Ypres. Six fois par an, la Champagne fut le rendez-vous unique en Europe des drapiers, pelletiers, ornemanistes, cordonniers, marchands de cordouan, ciriers, orfèvres, marchands d'étoffes ou de tapis, de toiles ou de soieries, qui de Lombardie, de Vénétie, d'Espagne, de Souabe, de Bavière apportaient leurs échantillons les plus rares, leurs pièces les plus belles et répandaient sur les routes heureuses et pacifiées le renom du langage français.

Foires des Flandres.

Beaucaire.

En vain le soleil illumine pendant tout le XIIIe siècle la foire de Beaucaire ; l'éclat de sa splendeur défunte, le vacillement joyeux de ses milliers de tentes pavoisées des ors et des



Extrait de *Sites et Monuments* du T. C. F.

LE PONT VALENTRÉ, A CAHORS (Lot)

Pont fortifié construit sur l'initiative de l'Évêque Barthélémy de Roux (1250-1280), commencé en juin 1308 seulement. Il forme en son milieu un dos d'âne accentué. Il est surmonté de trois grosses tours carrées, percées de portes en ogives. — Restauré de nos jours.

flammes de toutes les nations ne s'éveillent plus que dans les vers chauds et sonores de Mistral[1]. En vain le marché de Lyon,

Lyon. favorisé par les rois de franchises exceptionnelles au xve siècle, essaie d'appeler, au carrefour de ses fleuves et de ses chemins, l'immense concours de peuples qui désormais gagne le nord par la route maritime. Les grandes assises du commerce que l'Europe tenait en France sont déchues de leur gloire et pour jamais endormies dans la mort. Les chaussées bruyantes où passaient par milliers Portugais et Castillans, Lombards et Vénitiens, Hongrois, Anglais et Flamands sont retombées au silence : le commerce de l'Europe a pris une autre direction. Au cours des âges fixés par le destin, la route désertée ne retrouvera pas plus sa fortune première qu'un fleuve ne remonte vers sa source.

Mais abandonnée du grand commerce, désolée par les guerres anglaises et les dissensions civiles, piétinée par les armées d'Autriche ou d'Espagne, la route française conserve son activité et maintient la pulsation de sa vie. Les provinces, les villes — maritimes ou terriennes —, de même que les hommes, ne peuvent demeurer à l'écart les unes des autres. L'isolement équivaut à l'immobilité et conduit à la paralysie qui précède la mort. A quoi serviraient trésors du sol, richesses, industries, si le chemin, agile et frissonnant, n'était là pour leur communiquer sa vie, les transporter au loin et permettre aux hommes qui les accompagnent de se mieux connaître et de se mieux aimer ?

1. *Poème du Rhône*, livre VIII.

La route est un ruban vivant.

Si vieille et si fanée que soit l'image, chère aux poètes, où la route est comparée à un ruban, je n'en sais pas qui rende mieux cette impression de lien flexible et fort qui rapproche en une même gerbe les fleurs éparpillées des villes. Est-ce que cette route, ruban vivant qui ondule sur le sol, ne rappelle pas, dans sa structure et son contour, ces longues herbes coupantes que l'enfant noue autour des myosotis bleus et des blanches anémones, ou les algues nonchalantes qui tremblent au fil des eaux ? Elle a sa racine dans la grande ville qui lui donna naissance, et d'où s'élancent les tiges des autres sentiers voisins ; le dessin de sa chaussée et des accotements qui l'encadrent imitent, dans leur trame et leur architecture, les fibres régulières et bien proportionnées qui soutiennent le brin d'herbe dans son essor.

Les ports.

C'est ainsi que la route, la route de commerce surtout, rapproche les provinces et dispense aux villes qu'elle traverse les fruits du sol et les bienfaits du travail de l'homme. Que seraient-ils nos beaux ports de France, si les ballots de marchandises qu'ont débarqués chaque jour depuis des siècles, felouques levantines, tartanes africaines, transports norvégiens ou paquebots des Amériques ne trouvaient des avenues pour se répandre en tous lieux ? La première barque phocéenne qui, vers l'an 600 avant Jésus-Christ, toutes voiles blanches ouvertes, aborda dans la baie de Marseille, apportait, avec l'enchantement d'une civilisation nouvelle, l'opulente cargaison qui par le double sillon de la vallée du Rhône allait, jusqu'aux confins des Flandres brumeuses, par Avignon, Valence, Lyon, Mâcon, Dijon, Melun, Paris, Amiens, répandre la cha-

Marseille et la Provence.

leur de ses vignes et le soleil de ses fruits d'or. Tout au long des tamaris et des oliviers de Provence, endormis et rêveurs dans leurs baies de lumière, les ports de Saint-Tropez, d'Antibes, de Villefranche, de Cannes et de Monaco jalonnent la route immortelle qui, du haut de sa corniche, mire son passé d'azur dans la Méditerranée.

Bordeaux, dressée au fond de l'estuaire majestueux de la Gironde comme un portail royal sur l'horizon et l'océan du Nouveau Monde, Bordeaux aurait-elle la fierté d'une capitale si, sur ses rives, ne venaient la saluer, porteuses de nouvelles et messagères de commerce, les routes du Périgord et du Poitou, avec les chemins des Landes et des Pyrénées ? Et seul, dominant les mers et l'histoire, l'antique phare de Cordouan, pourrait dire combien de marchands et de voyageurs a guidés son fanal, combien de milliers et de milliers de tonneaux de coton, de cire, d'épices et de sucre ont été déchargés sur ses quais et de là, répandus à travers la France !

Ports de pêche bretons.

Mais jusque dans l'âpre pays d'Armor, qui enfonce dans le flanc de l'Atlantique sauvage son trident de granit, les villes qui montent la garde au creux de ses baies, Saint-Malo et Paimpol, Pont-l'Abbé et Saint-Brieuc, Brest et Concarneau, nids de corsaires et refuges de marins, vieilliraient et périraient, si les chemins ne s'aventuraient vers elles à travers les landes et les galets, pour porter aux hommes les barils de sardines, ou de morues pêchées chaque saison en Islande ou sur les bancs de Terre Neuve.



Photo Neurdein.

NOUVELLE CORNICHE ou CORNICHE D'OR DE NICE A MONACO, PRÈS D'ÈZE

Longue de 32 kilomètres; construite en 1902 par le Touring Club de France : inaugurée le 11 avril 1903. Elle suit le long de la côte le chemin tracé lors des travaux de la voie ferrée du P.-L.-M., un peu au-dessus du niveau de la mer, tandis que la vieille route, dite la « *Grande Corniche* », percée en 1806 pour l'armée impériale, domine la côte de 200 à 300 mètres.

La vie d'une cité dépend de la route.

C'est que la mer, cette route sans limite et toujours en mouvement, n'assure pas seule la richesse et la vie d'une cité. Ses ports, Nantes, Rouen ou Calais ne sont que de merveilleuses escales d'où appareillent les flottilles en partance pour les plus lointains pays; à leur retour, les marchandises de toutes sortes abordent dans les entrepôts et de là sont distribuées sans cesse dans les hameaux les plus reculés des provinces extrêmes. Et quel homme de France, quel paysan des Cévennes, quel ouvrier des mines pourrait se vanter de vivre dans son village ou dans son noir coron, étranger à tout et prisonnier de lui-même ? Le café vient du Brésil, et le pétrole qui éclaire sa veillée est puisé dans le Caucase; le coton dont est fait son vêtement est récolté dans les plaines d'Asie ou d'Amérique; la soie, dont est tramé le châle qu'il rêve d'offrir à sa femme, arrive d'Extrême-Orient; l'or des louis et des napoléons, qu'il cache dans son bas de laine, a été extrait des mines du Mexique, tandis que la Lorraine, cette Lorraine redevenue française et pour laquelle tant de fils sont morts, a fourni le minerai dont on fit le soc de sa charrue et l'acier de son marteau.

Le chemin dispense le blé.

Mais que sont les riches produits qui viennent d'au delà, puisque la plaine, verte au printemps et blonde l'été, ondule comme une nappe d'or au soleil de juillet; puisque la faux joyeuse coupera les épis lourds et féconds; puisque le plancher des greniers fléchira sous les gerbes et que les grands sacs gonflés de bon grain : grains vermeils de froment, grains fauves d'avoine, grains roux de l'orge ou noirs du seigle, par les routes s'en iront au moulin, qui tourne ses ailes au vent du

coteau, ou chante, là-bas, sur la rivière ; puisqu'enfin la farine impalpable et blanche deviendra le bon pain nourricier, richesse de la huche et mets divin de l'homme ?

Va-et-vient des troupeaux et grincement des chars, tumulte des jours de marché, coups de fouet, chansons des clarines quand les bêtes s'en reviennent du pâturage, cahots des voitures, et, de l'aube au crépuscule, piétinement de l'éternel chemineau du destin : la route, compagnon des travaux et témoin des deuils ou des joies, entremêle sa vie à la vie de l'homme et la résume en ses symboles.



Photo Boulanger.

ANCIENNE PORTE CHAUSSÉE A VERDUN
Sous laquelle passe la route d'Étain (xve siècle).

VI. — LES ROUTES DE L'HISTOIRE ET LA GRANDE DÉSOLATION DES GUERRES.

La France champ clos des batailles.

Le commerce trace les routes, la guerre les détruit. Le marchand pacifique devance le conquérant et précède les armées, quitte à réparer les ruines après leur départ et à redonner la vie à ces lieux désolés, royaume de la mort.

La situation privilégiée de la France, la richesse de son sol autant que la multiplicité et l'aisance de ses grandes voies d'accès, devaient la désigner aux convoitises ardentes des peuples et en faire le carrefour où se heurteraient pendant des siècles les races, les idées, les civilisations. Si les Vosges et l'Ardenne hérissent leur rude barrière et forment une ligne de repli et de défense qui protège les arrières de notre frontière de l'Est, les eaux depuis longtemps ont pratiqué leur brèche et tracé de profondes vallées où rivières, routes et plus tard

chemins de fer voisinent et se resserrent pour gagner la plaine. La Nature la première a forcé le passage : les migrations de peuples et les invasions germaniques n'ont qu'à suivre le même couloir. Perchés au sommet d'un mont ou blottis à mi-côte, villages et châteaux forts en défendent l'accès et scrutent l'horizon pour prévenir toute surprise : col de Saales ou brèche de Saverne, trouées de Spada et de Vigneulles, col de Bussang ou col du Bonhomme, côtes de Meuse et de Woëvre, trouée de Belfort.

Les vallées de l'Est couloirs des invasions.

NOMS douloureux et sacrés qui, pendant des mois, ont hanté nos rêves, et dont nous répétions parfois les syllabes, sourdes comme un son de cloche, longuement et tristement, parce qu'une fois de plus ils venaient d'apparaître sanglants sur les lignes d'un « communiqué » de guerre. C'est que toujours à travers l'histoire, les armées ennemies sont venues par ces routes ; leur sol, depuis vingt siècles, fut si bouleversé que les ruines, seules, peuvent redire leur gloire passée ; parfois un nom, un nom isolé et mystérieux comme celui du plateau de la Mothe, au bord du Mouzon, vient seul rappeler à la mémoire la Voie Romaine anéantie et la ville disparue. Meuse, Meurthe, Moselle, Ornain, Marne, Madon, autant de vallées, autant de routes qu'a suivies l'histoire. Les antiques sapins au vert sombre et les hêtres clairs qui fleuronnent encore quelque cime échappée à la mitraille pourraient redire, le soir, lorsque le vent du Rhin souffle dans leurs branches, quel cimetière humain s'abrite sous leurs racines, quelles mêlées affreuses, jadis, ils ont vu s'évanouir.

Sur les côtes de Lorraine ou les Hauts de Meuse, leur rempart vivant barre l'horizon pendant des lieues et rend le silence plus tragique ; soudain une trouée de lumière, dans l'épaisseur sombre : c'est une route qui glisse, qui s'insinue, brillante et claire comme une épée arrachée de sa gaine. Elle luit en plein soleil, elle m'aveugle et malgré moi j'évoque dans le passé le flamboiement splendide de quelque armée en marche...

Strasbourg « ville des routes ».

Au confluent de l'Ill et du Rhin, Strasbourg française monte la garde; le faisceau, romain ou moderne, des routes : route de Saverne, de Koenigshoffen, de Woerth, de Niederbronn, de Buxwiller, qui viennent se serrer au pied de ses remparts, précise son importance historique et justifie son nom de « ville des routes ». Les montagnes franchies, les chemins débouchent dans la plaine, se rejoignent, se croisent, et fixent par avance, limité par deux rivières ou deux collines, le champ clos où la bataille réglera le sort de deux nations.

La route détermine l'histoire.

La France est peut-être le seul pays où la route ait toujours déterminé l'histoire et marqué par avance les lieux de ses victoires et de ses défaites. Depuis l'an 406 où fut franchi définitivement le Rhin, qui séparait jusqu'alors deux mondes, il n'est pas de règne, presque pas d'année même, où les vallées, longs couloirs d'approche et chemins de guerre, n'aient amené quelques troupes à l'assaut de nos villes. Ces régions et les routes qui les desservent sont essentiellement les marches d'élection de la France, sans cesse ravagées, piétinées, effondrées, celles où les hommes ont la vocation et la mission de



Extrait de *Sites et Monuments* du T. C. F.

ROUTE DE MARS-LA-TOUR A METZ (MEURTHE-ET-MOSELLE)

Avec l'ancien poteau-frontière portant les armes de l'Empire Allemand.

défendre l'humanité. A leurs carrefours, on s'est toujours battu et l'on se battra toujours : les batailles s'y succèdent presque aussi régulièrement que le blé remplace le trèfle et que celui-ci a précédé l'avoine. Les morts suivent les morts et les appellent. Loi terrible à laquelle les peuples ne peuvent pas plus échapper qu'ils n'ont pu s'affranchir des nécessités imposées par la nature à leurs ancêtres. La multitude des armées, la perfection des engins de mort, n'ont su, hier encore, prévaloir contre le sol et, par deux fois, la route a ramené les combattants dans les plaines mêmes de la Marne où quinze siècles auparavant s'était déjà décidé le sort du monde.

Frontière de l'Est et frontière du Nord, Lorraine, Vosges et Argonne ; Ardennes, Champagne et Flandres, toute cette région est un des chemins de l'histoire. Dans le recul du passé, on n'entend sur ses avenues que la sourde chevauchée des guerriers bardés de fer, le bourdonnement confus des mercenaires et des milices, auquel se mêle déjà le roulement terrible des bombardes de siège et des longues couleuvrines. Dans ses bas-côtés s'entassent et se confondent, trophées brisés que les générations vivantes offrent aux générations mortes, la framée gauloise et la hache romaine à deux tranchants, la hallebarde pesante et le marteau ferré, l'arquebuse et l'épée, la baïonnette et le mousqueton. Légions d'Auguste et compagnies de francs-archers de Charles VII, fantassins bourguignons de Charles le Téméraire ou cavaliers endiablés de Wallenstein et de Brunswick veillent encore, à tous les carrefours, dans la paix de la mort fraternelle.

La Nature s'est plu, tout au long de la frontière, à réunir et à grouper, au débouché de nos grandes routes, côte à côte, les lieux de nos victoires et de nos défaites. Voici Bouvines où Philippe Auguste rompit la première coalition germanique ; Crécy-en-Ponthieu où quatre rois sont vaincus par le Prince Noir sous les yeux d'Édouard III d'Angleterre; Azincourt, tombeau de la noblesse française ; voici Guinegate, qui vit la journée des Éperons et Ardres, encore éblouie par le prestige de l'Entrevue du Camp du Drap d'or... Quelques noms de batailles, et du fond de tous les siècles des souvenirs sans nombre chantent dans nos mémoires ! Là sont passés, en bel équipage à la tête de leurs troupes Condé et Vendôme, Luxembourg, Catinat, Villars, Guébriant. Ici ont chevauché le maréchal de Saxe et Louis XV avant Fontenoy, et là Jourdan chasse à Wattignies les Autrichiens de Cobourg.

Vauban protège les routes de Paris.

C'est que Paris, cœur du royaume, est à quelques journées de marche des villes flamandes ou picardes. C'est que Lille et Calais, c'est que Cambrai et Valenciennes et, plus au sud, Amiens, Saint-Quentin et Laon, commandent toutes les routes d'invasion et qu'elles ont toujours tenu les clefs mêmes de la France. Si une place capitule, la voie est libre pour l'ennemi et le danger menace. Mais Condé, à Rocroi, décide de la paix de l'Europe et pose un fleuron d'aurore à la jeune couronne de Louis XIV, tandis qu'un demi-siècle plus tard Villars, à Denain, sauve la monarchie à son crépuscule et l'illustre encore d'un rayon suprême ; Vauban, qui sait toute l'utilité de nos routes pour la marche des armées, a

pris soin d'en défendre les accès par un chapelet de villes fortes. Les superbes chaussées Brunehaut qui réunissent Lille, Bavai, Condé, Le Quesnoy, Landrecies, Valenciennes, se heurtent aux rouges remparts de briques qui ceignent la cité comme d'une armure et n'en franchissent les fossés pleins d'eau que sur des ponts-levis, en se resserrant et en se baissant presque sous la porte crénelée.

Chaque route française, de Bretagne en Provence et de Navarre en Lorraine, pourrait évoquer ses victoires ou ses deuils, comme un tribut sanglant qu'elle a dû payer pour sceller l'union de la province à la mère patrie, et lui témoigner de son dévouement. Les chemins de Languedoc entre Narbonne et Toulouse ont vu après les Wisigoths et les Arabes, les croisés de Simon de Montfort et les archers anglais du Prince Noir, en attendant les rudes fantassins de Wellington; la Provence a connu les Impériaux de Charles de Bourbon, puis de Charles-Quint, et les montagnards de Charles-Emmanuel de Savoie.

Les misères de la guerre.

MAIS au prix de quelles misères et de quels désastres un peuple achète-t-il cette gloire ? Et pourquoi faut-il que la vie obéisse à l'inexorable loi, pareille à celle qui rythme les saisons et fait succéder à la richesse savoureuse de l'été le désarroi de l'hiver? Périodiquement la guerre, fléau des hommes et source de tous les maux, envahit et couvre les chemins, ainsi qu'une herbe mauvaise. Alors, ce n'est à travers les routes, par les champs et par les bois, qu'une immense et sanglante chevauchée. Où l'on se bat, tout est à feu et à



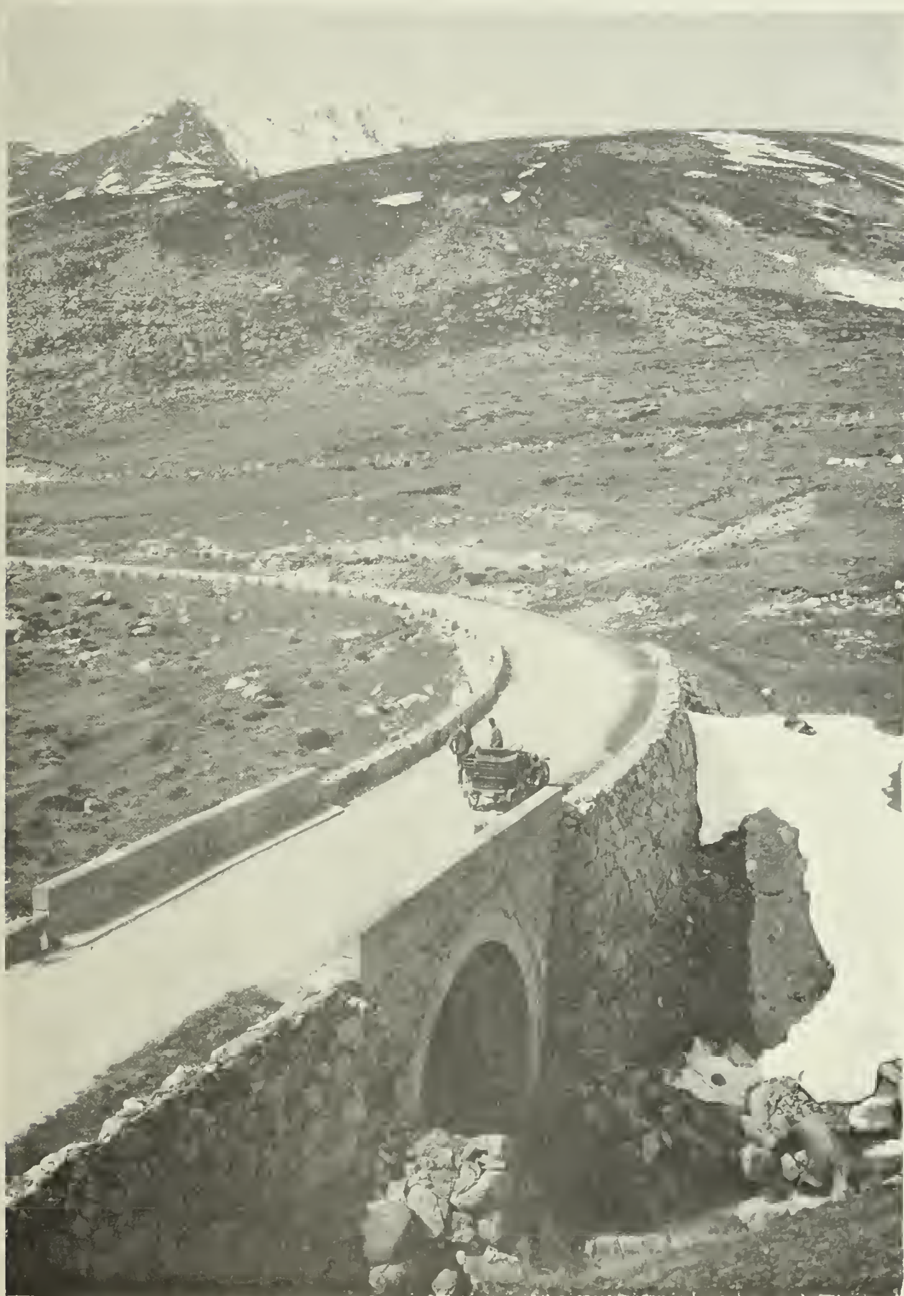
Extrait de *Sites et Monuments* du T. C. F.

PORTE DE JOIGNY, A VILLENEUVE-SUR-YONNE (Yonne)

Dans la direction de Lyon ; datant de saint Louis. On entre, en venant de Paris, par la Porte de Sens qui lui fait pendant.

sang ; où l'on ne se bat pas, l'on pille et l'on rançonne, parce que la coutume est sans pitié : la guerre doit nourrir la guerre. Archers, arbalétriers ou coutiliers, lansquenets ou piquiers des armées ennemies ne sont pas moins redoutés que les hommes d'armes et les écuyers du roi de France. Quand une trêve semble délivrer le pays de ses misères et lui offrir, comme une charité, le repos attendu, c'est au tour des mercenaires flamands, écossais, génois ou dalmates de se répandre en grandes compagnies par le royaume et de continuer le brigandage. La guerre est devenue leur métier et la rapine leur gagne-pain. Ni paysan, ni gentilhomme n'échappe à leurs tortures. Chaque forteresse, chaque bois, chaque colline devient un repaire où le bandit se cache pour explorer la campagne et arrêter les voyageurs, hasardés sur les routes. La misère et la peste parcourent le royaume ; les grandes foires sont abandonnées ; plus de labours ni de semailles ; les bêtes meurent à l'étable. Les pâturages ne sont que ronces et chardons, les sentiers se confondent dans le sol et les grands chemins, hantés par les brigands, tremblent au point que le roi Jean, lui-même, au dire de Pétrarque, dut, à son retour de captivité à Londres, traiter avec les Navarrais qui tiennent toutes les routes allant vers Paris et, comme un pauvre seigneur, payer rançon pour circuler à travers son propre royaume.

A toutes les époques, la guerre est la même, anglaise ou bourguignonne, albigeoise ou espagnole, autrichienne ou frondeuse, les eaux fortes de Callot et de Romain de Hooghe en sont le douloureux commentaire ! Mais dans cette nuit



Extrait de *Sites et Monuments* du T. C. F.

MONTÉE DU COL DE PUYMORENS (Pyrénées-Orientales)

Au passage d'un des torrents qui forment la Sègre.

d'effroi qui recouvre le passé, lumineuse comme un lys et radieuse comme un rayon de soleil, surgit Jeanne la Lorraine, envoyée de par Dieu, le roi du Ciel, pour bouter les Anglais hors de toute la France, et voici que commence, miraculeuse, à travers les siècles et l'histoire, la chevauchée fleurie de la Délivrance.

La chevauchée de Jeanne la Lorraine.

O clairs sentiers de Domrémy, ombragés d'aulnes et de peupliers, vous avez vu la bergère s'agenouiller près de ses moutons pour écouter, dans l'arbre des fées, les paroles douces de sainte Catherine et de sainte Marguerite ; puis vous l'avez conduite à Vaucouleurs prendre une escorte et des armes... Et vous, routes si longtemps désolées par les guerres, routes désertes et sans nom que parfume enfin et qu'enchante le divin mois de mai, vous avez guidé ses pas vers Chinon, l'humble ville du roi, et vers Poitiers, où la sainteté de sa mission éclate aux yeux des évêques et des théologiens assemblés ! Et c'est avec l'épée de Charles Martel, conservée dans le sanctuaire de Sainte-Catherine de Fierbois, que Jeanne conduit ses troupes à la délivrance. Chaque ville dès lors marque une étape glorieuse de sa marche triomphale : Orléans libérée, Patay, Gien, Troyes la conduisent à Reims, pour le Sacre du Roi. Les forteresses ouvrent leurs portes et baissent leurs ponts-levis ; les routes, heureuses de redevenir françaises, semblent s'aplanir sous les pas de la libératrice. Mais ce ne sont pas elles qui l'ont accompagnée à Paris, puis à Compiègne, et de là, hélas, au bûcher du martyre à Rouen. Non ! Elles ne l'ont pas abandonnée, elles n'ont

pas consenti à ce que l'œuvre sainte pérît avec elle, puisque c'est en suivant bientôt le tracé miraculeux de leurs voies sacrées, que Dunois, que Bureau, que Richemond et le comte de Clermont, vainqueurs à Formigny et à Castillon vont rendre à Charles VII son royaume et refaire l'unité de la France.

Les routes de la victoire.

ÉPOPÉE splendide qui semble écrite sur le sol vivant de nos routes et comme aucun peuple au monde n'en possède! Notre histoire se déroule comme un cortége chantant, et les titres de gloire qui en marquent les étapes sont immortellement gravés aux lieux mêmes qui les évoquent pareils aux noms brodés d'or sur la soie de nos étendards : Valmy, Jemmapes et Fleurus, Champaubert, Vauchamp et Montmirail, La Fère Champenoise, Verdun, les Marais de Saint-Gond.

Non! les belles routes de France, effondrées, harassées, meurtries, n'ont pas trahi leur vieux renom, puisqu'elles ont, une fois encore, fidèlement conduit ses fils à la victoire, et redonné à la patrie, en deuil depuis quarante-trois ans, au lieu du liséré vert qui l'étouffe et l'étreint, la frontière éternelle voulue par la Nature et dictée par l'Histoire.



CARTE DES ROUTES DE BRETAGNE EN 1765
D'après l'*Indicateur Fidèle ou Guide des Voyageurs* établi par les ingénieurs géographes Michel et Desnos.

VII. — LE PAVÉ DU ROI.

La route recrée l'unité de la France.

Les routes de France qui ont conduit les armées à la victoire avaient déjà bien mérité de la patrie au jour lointain, où par leur persistance elles avaient refait son unité. Morcelée, émiettée en trente états indépendants : comtés, duchés, vicomtés, seigneuries, marquisats, évêchés ou abbayes, la France ressemblait à un miroir qu'un enfant joueur aurait brisé sur le sol ; les morceaux épars de toutes formes et de toutes grandeurs gisaient au hasard, mais chacun reflétait encore le visage de l'enfant et semblait conserver ainsi son souvenir ; de même chaque lambeau de terre restait vassal du roi, capétien, valois ou bourbon, suzerain suprême qui trône à Paris.

Unité tout idéale et bien fragile en sa vaine apparence. Mais, comme après un cruel orage, le jour paraît plus doux et plus pur, il se fit en France un grand apaisement : le pays harassé, déchiqueté, épuisé, se reprit à vivre. Pareil à ces cathédrales immenses que lentement, pierre à pierre, les maîtres architectes construisaient et dressaient jusqu'au ciel, le royaume, province à province, s'édifie et se modèle ; foires et marchés redeviennent le rendez-vous des marchands ; les cours d'eau retrouvent, au gré des péages, leur va-et-vient de bateaux lourds de denrées; les routes elles-mêmes encore à l'état de nature et mêlées au sol qui les porte, ébauchent déjà entre les villes leurs longues lignes droites, souvent à peine plus visibles dans la campagne que les raies tracées à la pointe d'un canif sur le vélin jauni des manuscrits. Élargies, mieux entretenues et surveillées, sans cesse parcourues par les chevaucheurs royaux, elles vont établir entre le roi, — qu'il soit à Paris ou à Plessis-les-Tours, — et ses plus lointains vassaux des liens permanents et continuels. C'est pour savoir immédiatement ce qui se passe aux quatre coins de son royaume, et c'est pour contrôler les agissements des seigneurs de la Ligue du Bien Public, autant que pour porter ses ordres que Louis XI, par l'Édit du 19 juin 1464, institue à son usage propre et paye sur sa cassette les courriers royaux ou chevaucheurs qui, de traite en traite, de quatre en quatre lieues, courent le galop à travers tout le royaume. Certes ils existaient longtemps avant cet édit ; car saint Louis et Philippe V le Long avaient à leur service des coureurs, porteurs de dépêches, qui plus d'une fois avaient rencontré sur

les routes les petits messagers de l'Université, vêtus d'un manteau court et coiffés d'un chaperon, chargés d'abord des lettres et objets appartenant aux étudiants, puis des lettres des particuliers et même des bourses d'argent.

La route institution de la royauté.

Le temps semble lointain où l'abbé de Cluny en Bourgogne s'effrayait à l'idée de s'aventurer jusqu'à Saint-Maur, près Paris, qu'il appelle une « contrée étrangère et inconnue ». Les forteresses, repaires de brigands, ont été peu à peu démantelées et il ne suffit plus d'avoir des chevaux rapides pour échapper à la justice royale, qui désormais se substitue à la juridiction morcelée et capricieuse des seigneurs. La route, se sentant protégée, se reprend à vivre et tend à devenir une institution de la royauté, longtemps avant de l'être en droit et en fait et, même avant d'avoir obtenu le beau nom populaire de « chemin royal ».

Classement des chemins en 1283.

C'est un jurisconsulte de la fin du XIII[e] siècle, Philippe de Beaumanoir, qui le premier dans ses « Coutumes de Beauvaisis » (1283) lui décerne ce titre. Le développement de certaines bourgades que leur heureuse situation autour d'un castel ou d'une riche abbaye, leur trafic ou leur renommée avaient promues au rang et à la dignité de villes, l'importance toute récente de municipalités consulaires au Midi et de communes jurées au Nord, l'institution de villes neuves fondées par les seigneurs, ont entraîné la création de nouvelles routes et la renaissance des anciennes. Beaumanoir distingue cinq sortes de chemins : le « sentier » tout étroit, qui n'a que trois pieds de large, est réservé aux seuls piétons ; la « voière », dont les huit pieds, ne laissent cependant passer les charrettes



Photo Boulanger.

PONT SAINT-BÉNEZET, A AVIGNON (Vaucluse)

Construit de 1177 à 1185 par un jeune berger saint Bénézet, reconstruit au xiv[e] siècle. Des dix-huit arches qui le soutenaient, il n'en reste que quatre. Sur la deuxième pile, côté Avignon, une chapelle dédiée à saint Bénézet.

que l'une après l'autre; en cas de rencontre, la moins chargée est contrainte de se détourner vers le fossé; la « voie » plus ample déjà, seize pieds, qui permet d'aller de castel en castel et de village en village; le « chemin » de 32 pieds est déjà plus majestueux, puisqu'il « va par les cités », enfin le « chemin royal » 64 pieds de large, construit en ligne droite selon le tracé des « grandes voies que fit Jules César ». Subtiles distinctions que les ingénieurs reprennent et adaptent aux époques, avec de simples changements de noms.

La route traverse les provinces ou les enserre de son réseau vivant; elle leur impose déjà, à défaut d'une unité que le temps seul peut concevoir, des affinités, des ressemblances, et des similitudes qui achèveront un jour de créer la France moderne; elle apporte aux voyageurs qui la parcourent la sécurité, sinon la commodité. Mieux vaut d'abord un chemin long, pénible et rocailleux, mais sûr, qu'une route courte mais dangereuse. Déjà la paix annonce et prépare sa résurrection. Débarrassée des brigands et des gens d'armes qui la hantaient, elle aspire à la liberté d'aller droit devant elle, où bon lui semble; dans ce calme et ce grand apaisement que lui garantit le roi, juge souverain, elle se relève, reprend des forces et, comme un convalescent après une longue maladie, elle revient à la santé et se voit déjà courant, jeune et joyeuse, en plein soleil.

ROYALE de nom autant que de tradition, elle mérite et justifie son titre de noblesse par ses services. Associée à l'œuvre du roi, propageant partout sa volonté bienfaisante,

elle se mêle au peuple et demain à la nation, en lui apportant plus de bien-être, plus d'espoir, plus de vie ; enfin elle répand, avec le pur langage de France, le renom de ses mœurs et la gloire de son génie.

La route a répandu le clair langage de France.

On l'oublie trop souvent : c'est le chemin qui a fait les premiers pas entre deux villes pour en rapprocher les habitants, et c'est au long de ce même chemin que se sont éployés, libres comme le chant de l'alouette qui monte aux cieux, les premiers mots divins que l'homme de France ait balbutiés. Ceux-ci, nés des champs et des bois, ont volé de bouche en bouche aux jours de foire ou de pèlerinage, et ont poursuivi leur course heureuse, mêlés aux douces prières, aux refrains de chansons et aux murmures des feuilles. Comme l'âme des aïeux reflète les souffrances et les joies chèrement partagées, comme la patrie réunit sous un même trophée le souvenir de ses morts, de ses gloires, de ses espérances saintes, le langage est l'écho harmonieux de tous ces mots, jeunes ou vieux, qui ont parcouru les routes, au gré des siècles, et tissé un voile lumineux pour vêtir nos pensées. Au long des chemins et du temps, c'est le langage qui a répandu les grandes idées, de même que les oiseaux sèment en leur vol les graines d'où naîtront les plus beaux arbres, et, mieux que les ordonnances, a préparé pour l'avenir la grandeur et l'unité du pays.

Voici que de l'autre côté des Alpes, l'Italie s'éveille et renaît à la lumière. D'anciennes routes de pèlerinage franchissaient les montagnes : les Valois, comme les Rois Mages, guidés par l'étoile, les suivent de nouveau, et viennent

jusqu'à Gênes, à Florence, à Naples, à Venise, saluer dans toute sa gloire l'Italie ressuscitée, et apprendre d'elle la beauté de la forme et le culte du passé ; Rome pour la seconde fois, imposa son art, sa technique et ses mœurs.

L'immuable majesté des voies romaines, Voie Appienne, Voie Aurélienne, Voie Domitienne, Voie Flaminienne, en traversant les siècles, s'imposait comme une leçon, comme un exemple, et redisait la valeur politique des routes et leur utilité morale. Dès lors, bien que ni le mot ni l'idée n'existent encore, progrès et route semblent inséparables, telles deux rimes en une strophe se font écho et se répondent. Les rois se prennent de sollicitude pour les chemins qui portent leur nom. Bien que l'histoire attribue à Philippe Auguste le premier pavage des rues de Lutèce « la boueuse » et de ses environs, le pavé mit près de trois siècles pour dépasser les alentours du Louvre. C'est pour transporter plus aisément en Italie ses lourds canons et ses convois de guerre que Charles VIII fait réparer les routes du Dauphiné et de Provence ; Louis XII attribue aux trésoriers de France le soin de visiter tous chemins, chaussées, ponts, pavés, ports et passages du royaume, pour en constater l'état et y faire exécuter toutes réparations nécessaires (20 octobre 1508) ; François Ier, reconnaissant l'utilité des chemins pour le commerce et le trafic des marchandises « sans lesquelles ne peuvent bonnement les humains être nourris et substantés », affecte le produit des péages à l'entretien et au développement des grandes voies. Henri II enfin commence le pavage régulier des routes par celles de Paris à Orléans et ordonne de planter des ormes sur leur

parcours (19 janvier 1552). O voyageur las, heureux de te reposer un instant de ta marche en plein soleil, ne te hâte point de chanter les louanges de ce bon roi et d'appeler les ormes des Henris. Il se souciait moins de procurer un bienfaisant ombrage aux passants que de récolter du bois solide pour y tailler l'affût de ses canons !

La route en fête au temps des Valois.

La route est douce et parfumée qui conduit aux jardins de Touraine; le ciel bleu, frangé de nuages blancs, semble une miniature de Jehan Fouquet, le soleil verse sa clarté et bientôt, dans la lointaine forêt, au carrefour de la Croix des Gardes, une sonnerie de cor annonce que le cerf est débusqué : le roi est parti à la chasse avec toute sa cour; les grands officiers, les chanceliers, les secrétaires d'Etat l'accompagnent; les dames, en riche apparat, suivent le cortége, au trot alternatif et régulier de leurs haquenées, portant au poing le faucon aveuglé d'une coiffe, prêt à prendre son vol pour la chasse à l'oiseau. C'est sur la route que le roi donne audience aux ambassadeurs et traite, entre deux courses, des affaires du royaume, tandis que Diane, duchesse de Valentinois, pose pour Jean Goujon sa Diane chasseresse. Puis Reims ou Saint-Denis, Bayonne ou Lyon, Poitiers ou Nancy, offrent des fêtes, des tournois, des festins, dignes du pinceau de Véronèse; le sol est jonché de branches vertes et de fleurs; les héraults d'armes sonnent des fanfares pour célébrer ce jour et saluer cette entrée triomphale. Du fond des provinces, le peuple, fier de ces défilés qui éblouissent les yeux et lui donnent l'éphémère illusion de participer à tout ce luxe, se hâte sans fin par les routes pour regarder et pour admirer. La

cour est sans cesse en promenade et quitte le Louvre pour gagner Saint-Germain-en-Laye ou Villers-Cotterets et pour voir s'élever, pierre à pierre, lentement vers le ciel, ses blancs et fastueux châteaux : Blois, Chambord, Chenonceaux, Langeais, Azay-le-Rideau, Anet ou Écouen. Architectes et maçons, peintres et sculpteurs accourent de partout travailler à l'œuvre royale. Il en vient de France, il en vient d'Italie : Le Primatice et Cellini, Léonard de Vinci et Rosso, Boccador et Andrea del Sarte se hâtent sur nos routes et plus d'une fois ont rencontré les artisans, imagiers, charpentiers, dessinateurs, leurs élèves de demain, qui, de ville en ville, selon les rites du compagnonnage, accomplissent leur tour de France; et aussi les étudiants, — théologiens, médecins, érudits et savants, — attirés chaque année par les cours des Universités de Montpellier, de Bourges, de Poitiers, de Cahors, par les discussions des maîtres en Sorbonne, et surtout par les leçons illustres du Collège Royal que vient de fonder François Ier (1530). Peut-être l'un de ces passants est-il le poète qui, demain, immortalisera Marie Stuart ou Louise de Savoie, en leur offrant le vert laurier de ses strophes jolies ?

Premiers voyageurs.

QUELLE que soit encore l'incommodité des routes, on voyage. A dire vrai, l'on n'avait jamais cessé de voyager; et il suffirait de se pencher sur l'histoire pour voir défiler rois de France ou grands seigneurs, avec leur suite murmurante et bigarrée; ambassadeurs, tels Le Tasse, envoyé du pape Pie V auprès de Charles IX, ou le Vénitien Lippomano; évêques en tournée dans leur diocèse, ou lazaristes de Saint-



DÉPART DE PHÈDRE POUR LA CHASSE

Miniature sur double page d'un manuscrit des *Epistres d'Ovide*, traduites par Octavien de Saint-Gelais (Bibliothèque Nationale, Ms., n° 7231[2], folio 40). Costumes de la Cour de Louis XII.

Vincent de Paul secourant quelques malades ; magistrats et officiers de finance en service ; colporteurs qui, le bâton en main et le haut panier d'osier sanglé sur le dos, s'en vont jusqu'au fond des hameaux les plus reculés porter étoffes, écheveaux de fil, épingles, chandelles ou couteaux, éternels pèlerins qui cheminent à travers les saisons. Ce sont aussi les malades fortunés qui viennent, comme Jacques de Thou aux Eaux de Béarn (aujourd'hui les Eaux-Bonnes) ou Michel de Montaigne aux sources de Plombières, chercher la guérison de leurs maux et douleurs.

Ponts de bois et ponts de pierre.

On voyage à pied et surtout à cheval, parce que c'est encore le moyen le plus sûr pour franchir une rivière à gué. Passages en bac, ponts faits de bateaux réunis, ou ponts de bois, risquent, chaque hiver, d'être entravés par les crues ou même emportés par les grandes eaux. La route de Poitou en Guyenne franchit la Dordogne à Bergerac, sur un pont en bois qui, ruiné une ou deux fois par siècle, n'est reconstruit en pierre qu'en 1825. Saumur, Nantes et Rouen voient aussi plusieurs fois leurs communications coupées. Le pont de Cravant (Yonne), à mi-chemin entre Paris et Lyon, s'écroule en 1720 ; la route hésite, puis résolument quitte la vallée, se fraye un passage depuis Auxerre à travers les collines, et, jusqu'en 1840, — bien que le pont ait été reconstruit en 1760, — s'obstine à ne pas reprendre son ancien tracé. Quelques ponts de pierre cependant bravent les siècles et portent jusqu'à nous la gloire et les efforts de ceux qui les ont construits : les Romains avec leurs ponts de Battant (Doubs), de Sommières (Gard), de Moret et de Souppes (Seine-et-Marne) ; les frères

Pontifes dont les travaux sont presque légendaires : pont Saint-Esprit sur le Rhône, et pont d'Avignon, construit à la fin du XIIe siècle par Saint-Bénazet.

« Les lettres et Impressions de voyage ».

De là, ces détours et ces circuits interminables que nous avons peine à comprendre aujourd'hui. La route la plus rapide n'est pas la plus courte, mais bien la plus longue, parce que c'est elle qui offre, au demeurant, le moins de difficultés. Que l'on voyage alors pour ses affaires ou pour son plaisir, on n'est pas harcelé par la hâte folle d'arriver ; on se contente d'aller d'étape en étape, de voir, d'apprendre, et, le soir à l'hôtellerie, on note, pour mieux en fixer le souvenir, ce que chemin faisant on a pu apercevoir : un paysage, un monument, un trait de mœurs, la silhouette d'un passant. Une littérature nouvelle vient de naître : les « Lettres et Impressions de Voyages », impressions morcelées et terriblement diverses, selon l'humeur des gens, leur fatigue et selon le jour, l'heure ou la saison. La route la plus unie perd de sa beauté, dès qu'il vente ou qu'il pleut, ou que des fondrières de boue engluent chaque tour de roue ; le plus clair paysage n'a même pas l'honneur d'un regard attendri, lorsqu'on se harasse à grimper une côte, en plein soleil, ou que l'on vient de quitter l'hôtellerie malgracieuse, après un repas indigeste et mauvais... Les petits incidents quotidiens et les multiples ennuis de la route ternissent les plus jolis voyages, comme une buée d'hiver épaissit les vitres ; si l'on n'a pas le soin de l'effacer de soi-même, les yeux en demeurent comme voilés et contemplent les choses et les gens à travers un brouillard, où tout se trouble et se déforme.

Incidents bien minimes et communs à tous les âges et à tous les peuples, qui ne seront atténués, quatre siècles plus tard, ni par la multiplicité et l'aisance des routes, ni par la vitesse et la commodité des voitures nouvelles. Mais en voici d'autres qui, pour être plus fréquents, n'en étaient pas moins de fâcheux imprévus pour le voyageur : ponts en ruines, forêts inquiétantes à cause des brigands, chemins inachevés qui s'enfoncent à travers champs, carrefour sans indication, hôtelleries dangereuses. Seuls les pèlerins, marchands et messagers, toujours à courir les chemins, savaient l'itinéraire le meilleur, quoique le plus long, connaissaient ville par ville les auberges, les gués, les ponts. C'est à l'aide de renseignements recueillis auprès d'eux, que Charles Estienne[1] publia, en 1552, ce livre si curieux « La Guide des Chemins de France », qui classe et décrit rapidement quatre-vingt-dix-huit routes formant un ensemble de 25.000 kilomètres de voies tracées, souvent à l'état de nature ou simples pistes de passage. Premier guide routier, qui fut plusieurs fois réédité, puis démarqué, en attendant que se multiplient aux siècles suivants, ancêtres des « Joanne » et des « Michelin », les descriptions géographiques et historiques dont les titres coquets sont empreints de grâce et de naïveté : « L'Ulysse Français ou le Voyage en France » ; « Les Délices de la France ou description des provinces » ; « Le Fidèle Conducteur pour le Voyage de France, montrant exactement les raretez et choses remarquables qui se trouvent en chaque ville et les distances d'icelles » ; « Le Guide fidelle

« Guide des chemins de France » en 1552.

1. Charles Estienne, imprimeur, troisième fils de Henri Estienne et frère du célèbre Robert Estienne.

des étrangers dans le Voyage de France »; « Le Conducteur Français contenant les routes desservies par les nouvelles diligences ».

Auberges et hôtelleries.

Les voyages si longs et si lents dont les étapes et les arrêts s'échelonnent sans fin sur les routes, allaient multiplier les auberges et les hôtelleries. Certes il y avait des années, des siècles même, qu'elles existaient et que au-dessus de leur porte de bois peint, une branche d'arbre, une couronne de feuillage ou un bouchon de paille, annonçait symboliquement aux passants l'hospitalière maison prête à leur offrir, à toute heure, le gîte et la nourriture. A l'entrée de la ville, ou près d'un carrefour, leurs enseignes imagées et parlantes les signalaient de loin aux regards : « Écu de France, Écu de Bretagne, Écu d'Orléans, Chapeau Rouge » ou quelque nom local et joli de Saint ou de Sainte « Notre-Dame de Bon-Secours, Saint-Andoche, Saint-Ladre ou Saint-Wandrille », rappelait un doux pèlerinage du temps jadis. Les noms de saints mis à l'index par les protestants, furent remplacés par des croix : « Croix d'or, d'argent, de cuivre, croix rouge, croix blanche » ou par des villes étrangères. Noms frais et de bon accueil dont les lettres dorées s'effacent au fronton de quelque vieille auberge provinciale, qui fleurent bon le passé et la lavande en branches, loin de ces hôtels d'aujourd'hui, énormes comme des forteresses, et de ces orgueilleux « palaces » qui se parent de noms anglais estropiés sur le sol de France.

Les hôtelleries commencent à conquérir leur juste renommée par la propreté de la nappe et des lits, par l'excellence de

leur cuisine choisie. Dès 1523, les ordonnances en règlent le prix et décident que ceux-ci seront affichés à la porte en gros caractères, sur un tableau parafé du juge ou de son greffier. Défense de loger à partir de 1560 les gens sans aveu ou inconnus qui courent les routes; interdiction en mars 1577 de tenir hostellerie, cabaret ou taverne sans avoir pris des lettres de permission et obligation d'apposer devant sa porte une enseigne avec ces mots : Hostellerie ou Cabaret par permission du Roi. L'hérédité de la profession d'hôtelier (1628) fut une mesure fiscale sans lendemain et l'on en revint très vite à la permission royale. Le nombre des voyageurs augmentant sur les routes, il fallut par arrêté du 22 décembre 1708 instituer un contrôle plus sérieux : un registre sur lequel on inscrirait les noms des gens, leurs domicile et qualités. L'amélioration des voitures plus douces et plus rapides augmente le nombre des voyageurs, mais par contre-coup diminue peu à peu l'excellence des auberges. Le plus souvent le prix du voyage comprenait les frais de nourriture, comme aujourd'hui sur les paquebots. Tant que les étapes furent rapprochées, tant que les haltes furent assez longues aux relais, on prenait le temps de manger et les gourmets connaissaient les villes ou villages au seul arôme d'un vin comme au fumet d'un plat cuit à point. Puis vint le jour où la diligence doubla les étapes : elle voyageait de nuit, elle s'arrêtait juste le temps d'atteler des chevaux, elle se hâtait, et les grandes hôtelleries jadis fières de leur renommée devinrent des abris obligés et fastidieux, où l'on entre, où l'on sort, après avoir coudoyé des gens obséquieux que l'on ne reverra jamais.



Photo Prezelin.

ROUTE DE MORTAGNE AU MANS, PENDANT SA TRAVERSÉE DE LA FORÊT DE BELLÊME (ORNE)

Parfaitement droite et orientée du Nord au Sud, construite vers 1770, sur les plans de Jean-Rodolphe Perronet, ancien ingénieur des Ponts et Chaussées de la Généralité d'Alençon, de 1737 à 1747.

L'usage des voitures va faire plus pour l'amélioration des routes que deux siècles d'édits et de lettres patentes. Délaissées depuis les Barbares à cause de leur poids et de leur rudesse ou réservées aux infirmes et aux malades, elles revinrent en honneur le jour où pour imiter le luxe des Rimini et des Sforza les seigneurs Français prétendirent parader dans les carrosses ou carroches et les coches rapportés d'Italie (1584)[1]. Leur richesse longtemps égala leur incommodité et les rues de Paris étaient seules assez bien entretenues pour permettre leurs évolutions. Mais bientôt le perfectionnement de la suspension, la mobilité de l'essieu autour d'une cheville, pour franchir les courbes, l'allégement du coffre auquel on ajouta une capote à soufflet mobile rendirent possibles les promenades hors de la capitale, les voyages à travers la France et obligèrent enfin la route incertaine à s'adapter au roulement des voitures.

La route s'adapte aux voitures.

Tant que l'on n'avait circulé qu'à cheval, c'étaient les voyageurs qui avaient dû, bien ou mal, s'accommoder de la route. D'ailleurs on passait un peu partout quand il le fallait. Il n'était broussaille si ardue en travers du chemin, ou fondrière si boueuse qu'on ne pût éviter par un détour à travers la campagne. Si la rivière était débordée près du gué, on cherchait sur la rive un autre passage, et l'on riait, ou bien l'on pestait contre l'aventure, mais on n'était pas en peine

1. C'est une date dans l'histoire que l'entrée à Paris (22 octobre 1405) d'Isabeau de Bavière, femme de Charles VI, dans son chariot branlant, première voiture suspendue dont la caisse couverte de drap d'or reposait sur des soupentes en cuir ou en corde attachées à des moutons, sortes de pièces de bois qui se dressaient au-dessus des essieux.

pour si petites choses. Avec une voiture, il en allait tout autrement : les rôles se trouvaient renversés. Si le piéton ou le cavalier se contentait du premier sentier venu, la voiture ne pouvait suivre qu'un chemin sans ornières et sans accidents, et c'est elle qui pour la première fois imposa sa loi. Dès lors la vie et la prospérité des routes de France croissent ou diminuent, selon le nombre des voitures. Une ère nouvelle commence. Mais au rebours du portier Petit Jean, dans *Les Plaideurs*, ce que l'histoire sait le moins bien, c'est son commencement. Privilèges accordés ou suspendus, édits locaux jamais appliqués, lettres patentes demeurées longtemps sans effet, se suivent, se contredisent, se mêlent, en désordre, comme après un orage, les feuilles de tous les arbres qui jonchent la route.

Les premiers coches publics.

Les premiers coches publics circulent sous Charles IX entre Paris, Amiens, Rouen et Orléans; et Henri III autorise, le 10 octobre 1575, un service de messageries qui relie Paris, Orléans, Troyes, Rouen et Beauvais; les courriers ordinaires royaux, qui partent désormais à jour fixe, peuvent, depuis l'édit de novembre 1576, transporter les actes de procédure et les lettres missives des particuliers pour la somme de 10 deniers tournois, par lettre, y compris la réponse, dans le ressort de chaque parlement. Rapides comme le vent, ne serait pas un compliment poétique, si l'on en juge par les exploits d'un héraut de Louis XII qui porte des lettres de Milan au château d'Amboise en trois jours, et d'un courrier espagnol qui, de Paris, mit trois jours et trois nuits, pour annoncer à Madrid la nouvelle du massacre de la Saint-Barthélemy.

Ruine et désolation des routes.

Chevauchées exceptionnelles, il est vrai, mais qui attestent que les grandes routes de poste au moins n'étaient pas si entièrement ruinées que les historiens se plaisent à le dire. La plupart des autres routes étaient à l'abandon, à moitié envahies par les broussailles et usurpées par les riverains qui agrandissaient ainsi leurs terres; les fondrières s'y succédaient à l'infini; les ponts étaient détruits. On vit la route qui unissait la Thiérache et l'Artois renoncer à franchir l'important marché de La Fère et tracer par la plaine un crochet gigantesque de 40 kilomètres. Massacres, incendie, pillages ont passé par les chemins; les bandes de loups voisinent dans les bois avec les troupes de brigands; la guerre civile a tué tant de chevaux que personne ne quitte plus son village et que les marchés sont déserts. Henri IV, dans ses courses à travers la France, de Béarn en Normandie, et d'Auvergne en Champagne, avait vu de trop près la désolation des routes et aimait trop son beau royaume pour ne pas, au lendemain même de son entrée à Paris (22 mars 1594) s'efforcer, avec l'aide de Sully, son ministre bien-aimé, de faire renaître le pays, d'arracher les herbes mauvaises qui l'étouffaient, de tracer entre les villes et jusqu'aux frontières des chemins clairs et droits, porteurs de lumière et de vie, et de rendre à tous la paix, c'est-à-dire la santé et le bonheur.

Sully grand voyer de France.

La création de surintendants généraux des coches publics (avril 1594) qui soumit à son contrôle les entreprises privées, sans faire encore des messageries un service public — (on allait de Paris à Orléans, Rouen, Amiens deux fois par

mois pour un écu et quart (11 fr. 87) — et l'établissement de relais[1] de chevaux de louage (5 mars 1597) qui permit aux voyageurs et aux marchands de trouver, de traite en traite, c'est-à-dire toutes les 12 ou 15 lieues, des chevaux de rechange marqués d'un H fleurdelisé, qu'ils pouvaient louer pour 20 sous tournois (2 fr. 92), annoncent et préparent la nomination de Sully, Grand Voyer de France (mai 1599). La route, après seize siècles d'oubli, entre au service du roi et son plus grand ministre s'honore du titre qui fait de lui le premier maître des routes françaises.

Sous ses ordres, les voyers ordinaires et officiers locaux partent en chevauchée, tous les ans, en février, pour visiter les chemins et dresser l'état des réparations nécessaires qui doivent être exécutées avant l'hiver suivant. Le trésor royal aidait les villes et les généralités dans leurs dépenses d'entretien, mais seigneurs et péagers opposèrent maintes fois et jusqu'au XVIII[e] siècle une invincible force d'inertie. Pour fixer le dessin de la route et la protéger contre les empiétements des riverains autant que pour l'abriter du soleil qui dessèche la chaussée et la craquèle, Sully fit planter des ormes. Le paysan moqueur les appelait des « Rosnys » et mécontent de ces bornes vivantes que l'on dressait contre ses propriétés les décapitait à hauteur d'homme afin de les appeler des « Birons »[2]. Les arbres sont morts ; la charge de Grand Voyer fut suppri-

1. La réunion des relais aux postes (6 août 1602) simplifie et accélère le service des lettres et des voyageurs.

2. « Rosny » en souvenir de son premier titre : baron de Rosny, et « Biron » par allusion au maréchal de Biron décapité à la Bastille pour complot contre l'État.

mée en 1626 par Richelieu ; l'incurie paysanne anéantit plus d'un chemin. Mais l'œuvre de Sully subsiste encore dans son principe, puisque la réglementation des routes, l'alignement des maisons, l'interdiction des marchés qui empiètent sur la chaussée et des larges balcons qui font saillie, la défense d'encombrer la voie par des pierres, des bois ou des immondices, sont encore régis par l'édit de décembre 1607 surnommé à juste titre le premier « Code de la Route ».

Richelieu crée la poste aux lettres.

Richelieu met définitivement à la disposition du public la poste politique, instituée par Louis XI, et crée la poste aux lettres : les courriers partent à jours fixes, dès 1622, puis, à partir de 1630, deux fois par semaine sur chaque route de poste venant de Paris; les relais de chevaux se multiplient. L'invention du ressort par une dame Sauval (1600) et son adaptation aux voitures rendent les voyages plus aisés et vont permettre, sur des routes meilleures, des allures plus rapides. Mais les chemins délaissés sont redevenus boueux et cahoteux, au point qu'un arrêt du parlement interdit aux carrosses publics de dépasser 8 à 9 lieues par jour, en hiver, et 13 à 14, pendant les autres saisons. Il semble que l'on retourne un siècle en arrière, au temps où il fallait deux heures en coche pour aller du Louvre à Saint-Denis (1563), puisque La Fontaine, partant en Limousin (1662), s'arrête, dès le premier jour, à Clamart, au-dessous de la montagne de Meudon, pour relayer et coucher.



CONSTRUCTION D'UN GRAND CHEMIN, Tableau de Joseph Vernet (Salon de 1775, nº 31)

Actuellement au Musée du Louvre (*Catalogue sommaire*, nº 923).

Des ouvriers sont occupés aux travaux de terrassement et au pavage d'une grande route pratiquée dans le roc, au flanc d'une montagne. Au premier plan, deux cavaliers suivis de leurs domestiques ; l'un d'eux, l'ingénieur Perronet, lit un papier, pendant qu'un homme, le chapeau à la main, se tient près de lui. — Tableau commandé par l'abbé J.-M. Terray, contrôleur général des finances, pour commémorer les travaux de voirie exécutés sous son ministère.

Colbert et la corvée des chemins.

PRESSENTANT qu'une route solide conduirait les armées à mieux gagner la guerre et protégerait pendant la paix le commerce et l'industrie, Colbert chargea les « commissaires départis dans les généralités et chargés des ponts et chaussées » de construire des chemins grands et droits. Si, une fois, — pour plaire à Louis XIV, qui aimait tant les chasses à courre en forêt de Fontainebleau, — il fit ouvrir trois cent soixante kilomètres de route pavée, il réserva toujours ses soins aux chemins qui desservent les ports et villes maritimes, et à tous ceux qui réunissent les provinces à Paris, « capitale et presque le centre de la consommation ». Sa correspondance avec les intendants témoigne de sa sollicitude constante et des difficultés qu'il rencontre. Les octrois des villes et les allocations du trésor ne suffisant pas, il fallut, malgré la répugnance de Colbert pour ce mode primitif et féodal, recourir à la corvée, généralisée et réglementée au siècle suivant par le Contrôleur général Orry (1737). Chaque année, à des dates que fixait le bon plaisir de l'intendant, tout le village, laboureurs et laboureuses jusqu'à soixante ans, enfants et valets depuis douze ans, partait à la « corvée des chemins »[1], parfois à plusieurs lieues du foyer, pour deux et même trois semaines ; on devait fournir les bêtes de somme, la voiture et les outils de terrassement ; on couchait sur la paille, dans les granges. Véritables travaux forcés, au dire du paysan, servant seulement aux fantaisies coûteuses des seigneurs et aux promenades en carrosse du Roi et de sa suite. Gens de la ville et privilégiés de classes en étaient exempts, et la surveillance des cavaliers de la Mare-

1. Abolie en 1786.

chaussée en rendait la contrainte plus injuste et plus cruelle.

Largeur et direction des routes.

La malédiction du peuple s'acharna sur le ministre jusque dans la mort (1683) et l'on dut l'enterrer de nuit, mystérieusement. Mais grâce à son énergie, la route, arrachée à l'ornière, allait poursuivre son œuvre humaine. De 1633 à la fin du siècle on a calculé que les dépenses consacrées par an aux ponts et chaussées de France s'élevaient à 771.200 livres soit 1.350.000 francs. L'édit du 26 mai 1705 fixe la largeur des routes à soixante pieds entre les fossés pour les grands chemins, et trente-six pieds, pour les routes destinées aux coches, carrosses, messagers, voituriers et rouliers d'une ville à une autre ; ordonne aux riverains de planter, de trente en trente pieds, des arbres à une toise du bord intérieur du fossé et décide que le tracé doit suivre la ligne droite, sans s'occuper des villages même importants qui voudraient les attirer au passage et les détourner de leur direction. Les riverains qui perdaient des terres devaient se faire dédommager par le riverain d'en face qui en avait gagné. Des « poteaux indicateurs » (août 1669) sont plantés aux carrefours et aux points importants de la route, et des bornes[1] établies en 1768 par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Jean-Rodolphe Perronet, de mille en mille

1. La circulaire du ministère des Travaux publics (21 juin 1853) réglemente définitivement ces détails : aux carrefours et à l'entrée des agglomérations poteaux avec plaques bleues (inscription en relief peinte en blanc), bornes kilométriques en pierre du pays, de forme rectangulaire, indiquant le n° de la route, le n° du département ; le n° du kilomètre compté à l'origine du département. Enfin dans toutes les villes, sauf à Paris, la distance est calculée depuis la mairie ou l'hôtel de ville. Il a été décidé par la circulaire ministérielle du 9 août 1919 que, sur les routes nationales, les plaques seraient remplacées par de grands placards lisibles de loin et que le dessus des bornes kilométriques serait peint en rouge.

toises, et numérotées à partir du parvis Notre-Dame permettent de ne plus ignorer le chemin parcouru.

Notre-Dame point de départ des routes.

Sur la Place, posée comme un tapis devant la cathédrale, prennent naissance toutes les routes du royaume. Jusque vers 1765, les ingénieurs des Ponts et Chaussées, essayant de réagir contre cet usage, avaient dans leurs cartes marqué le long des chemins « les lieues de 2.400 toises à compter de la tour du Palais », en souvenir de la demeure des premiers rois et par fidèle obéissance au Parlement de Paris, tandis que le Lieutenant de police, pour déterminer la zone de huit lieues autour de la capitale dans laquelle il était interdit aux approvisionneurs de faire leurs achats chez les cultivateurs, fixait (8 septembre 1737) ce point central au milieu des Halles. Mais pour les habitants des provinces, Paris était toujours symbolisé par Notre-Dame, bâtie au cœur de la Cité, l'église bénie à laquelle chacun devait en arrivant faire ses dévotions. Le peuple continua de dire que tous les chemins de France naissaient ou mouraient au pied de la cathédrale. Sur la Place, à quinze toises de la façade, une statue énigmatique, connue à cause de sa couleur grisâtre et de son emplacement « à tous les vents », sous le nom de M. Legris, Le Jeûneur, Esculape, et qui représentait simplement le Christ, pouvait, dans l'imagination du peuple, figurer la borne première, point de départ et d'aboutissement des grandes voies françaises.

La statue ayant disparu en 1748, le chapitre de Notre-Dame, après avoir attendu pendant vingt ans la réalisation des projets d'embellissement de Boffrand et de Poncet de la Grave voulut confirmer l'antique tradition de Notre-Dame, point de

départ de toutes les routes[1]. Le 22 avril 1768, la *Gazette de France* annonçait : « Le Chapitre de Notre-Dame vient de faire placer dans son parvis autour de la tour septentrionale de son église une pierre triangulaire du milieu de laquelle sort un poteau chargé de ses armes. C'est de là comme d'un centre commun, qu'on commencera à compter les distances itinéraires qu'on se propose de marquer sur toutes les grandes routes du Royaume et qui se voient déjà de Paris à Melun, à Sens, à Alençon, etc. Ces distances sont marquées de mille en mille toises par des bornes rondes qui sortent de trois ou quatre pieds hors de terre : chaque milliaire est divisée en quatre parties égales par trois autres bornes de la hauteur d'environ un pied ; celle du milieu est ronde et les deux autres sont triangulaires. »

Le 22 avril 1769, le Roi approuvait un « Plan général des différents projets d'embellissement les plus utiles à la commodité des citoyens et à la décoration de Paris » dû à P.-L. Moreau[2] et ordonnait que les grandes routes du royaume fussent divisées par des mesures fixes de mille toises, à commencer du point qui pourrait être considéré comme le centre de Paris, « ce point ayant été établi au moyen de la Section formée par la ligne capitale de l'Église Métropolitaine sur la ligne

1. M. Lemarchand, conseiller municipal, a proposé (Séance du 21 juillet 1912) de marquer sur le Parvis Notre-Dame par une borne en pierre ce point de départ kilométrique des routes de France. L'idée est ancienne ; l'architecte H. Horeau avait en mars 1848 élaboré un projet d'une « borne centrale des distances de France » (*Moniteur des Architectes*, n° 23, p. 170).

2. Plan manuscrit découvert par M. Vuaflart dans un recueil appartenant à M. de Lubersac, et signalé à la Société d'Iconographie Parisienne en 1908, commenté les 29 décembre 1911 et 30 janvier 1912, et repris par M. L. Taxil pour sa communication à la Commission du Vieux Paris, 3 février 1912.

prolongée du milieu du Pont Notre-Dame au milieu du Petit Pont ». Ce point était situé sur l'axe de Notre-Dame et à trente mètres de sa façade. Ce plan d'embellissement vieillit dans la poussière des archives. La colonne milliaire qui devait, pareille au Milliaire d'or de la Rome impériale, être érigée sur la nouvelle « Place du premier mille », n'exista jamais que sur les clairs dessins de l'architecte. Seul le poteau du chapitre demeura sur le parvis, borne idéale et symbole sacré ; la tourmente révolutionnaire devait l'abattre en 1790.

Au long des routes les bornes milliaires[1] étaient plantées jalonnant le parcours des voyageurs. Leur établissement fut assez lent, puisque les ordonnances du 30 avril 1772 et du 2 août 1774 laissent entendre qu'elles sont « nouvellement placées » et font défense de les « déplacer, rompre, renverser et endommager ».

Les Ponts et Chaussées 1716.

L'organisation du corps des Ponts et Chaussées esquissée en 1713 et réalisée, par arrêt du 1er février 1716, sous la direction de d'Ormesson, en donnant à la route des ingénieurs émérites et de fortes méthodes de construction, allait, en moins d'un demi-siècle, éployer à travers le Royaume ces belles routes aux multiples rameaux qui ont fait l'admiration du monde.

C'est Trésaguet, ingénieur en chef du Limousin qui, en 1775, l'année où paraissent les « turgotines », établit les premières chaussées empierrées. Comme les Romains, il y a dix-

1. Elles furent marquées de fleurs de lys. La Convention y substitua le bonnet de la Liberté ; l'Empire remplaça cet emblème par un aigle en relief qui dut à son tour disparaître devant de nouvelles fleurs de lys. Quand le système métrique fut imposé pour le mesurage des routes en 1839, on conserva Notre-Dame, ou plutôt le point choisi en 1769 et fixé à trente mètres de Notre-Dame, comme point de départ. L'état itinéraire publié en 1889 par le Ministère des Travaux Publics indique Notre-Dame et les bornes que l'on retrouve dans Paris portent « Route Nationale, n°..., X... kil. de Notre-Dame ».



Photo Boulanger.

PAVÉ DES GARDES, DANS LA FORÊT DE MEUDON (Seine-et-Oise)

Larges et rudes pavés, effroi des bicyclettes et des automobiles, sur lesquels roulèrent à grand fracas les lourds carrosses de Louis XIV.

huit siècles, il bâtit la route en la bombant légèrement[1]; il la fonde sur une base solide, inébranlable, sorte de pavage renversé de 24 centimètres, que recouvre une large couche de pierrailles posées et arrangées à la pince, du gravier ou des pierres cassées, longuement comprimées au rouleau rendent sa surface unie et glissante[2]. Tel est le principe de cette construction française, qui fut repris et appliqué avec quelques modifications en 1811 par Mac Adam, curateur des chemins d'Écosse. Triste retour des choses d'ici-bas, le nom de Trésaguet a sombré dans l'injuste oubli, tandis que celui de Mac Adam couvre de sa gloire étrangère nos belles routes de France.

Le pavé du roi.

MAIS quelle route au monde fut jamais plus illustre à travers les siècles que le « Pavé du Roi ? » Son nom sonne dans le passé comme une fanfare, parce qu'il suffit de le prononcer pour que toute l'histoire de France s'éveille et défile, du Louvre à Versailles, à Fontainebleau ou à Varennes. Que vous en avez vu passer de ces grands de la terre qui ne savaient pas l'honneur que vous leur faisiez : Charles-Quint, hôte de François Ier, chevauchant en long équipage des rives de la Bidassoa jusqu'à Valenciennes et à Gand; Richelieu, à

1. Une bande de pavés plus ou moins large, mais sans cesse arrachée par les paysans, occupait le milieu de ce renflement et amortissait l'usure causée par les sabots des chevaux.

2. Trésaguet a eu l'honneur de généraliser en France les chaussées d'empierrement grâce à son *Mémoire* de 1775, qui fut par ordre de l'Assemblée des Ponts et Chaussées envoyé à tous les ingénieurs du royaume. Mais ces principes et ces méthodes pour la construction des routes avaient été appliqués dès 1742 par Perronet, ingénieur en chef de la généralité d'Alençon, qui écrit déjà dans un rapport. « L'expérience a démontré que les chaussées faites de cailloux et cailloutis purs non mélangés de sable sont les meilleures et se comportent beaucoup mieux. »

cheval, escorté de ses pages et de son capitaine des gardes, pensif et jaune de visage, deux pistolets à l'arçon de la selle, rejoignant ses troupes au siége de La Rochelle ; Louis XIV, partant en calèche avec Louise de La Vallière à Fontainebleau, tandis que la lueur des flambeaux fume et tremble dans la nuit ; ou plus tard, vieilli et dévot, vêtu d'un étroit justaucorps boutonné, un plissé de dentelle à la cravate et aux manchettes, la haute canne en main, se rendant en litière à Saint-Cyr, pour entendre près de Mme de Maintenon la première représentation de l'*Esther* de Racine ; la foule, curieuse et fière de son Roi, accourant de toutes les provinces, pendant près de deux siècles, pour saluer dans les galeries de Versailles, celui qui est son Chef et son Père ; et, le jour où Louis XV le Bien-Aimé tombe malade à Metz, s'agenouillant et priant au bord des routes pour la guérison de l'auguste malade.

O routes de France, que de gloires vous ont effleurées ! que d'illustres passants cheminent à nos côtés, parce que la silhouette d'un château sur la colline, l'ombre d'un vieux balcon qui penche à travers les arbres d'un parc, ou la Croix des Gardes de quelque carrefour évoque en notre mémoire une image du doux passé : Uzès et Jean Racine, Pézenas et Molière, les Rochers et Mme de Sévigné, Cambrai et Fénelon, Montbard et Buffon, Ferney et Voltaire, Ermenonville et Jean-Jacques Rousseau.... Sur la longue route de Calais, quels sont ces cavaliers couverts de leur grande cape et coiffés du large feutre à plumes, sinon d'Artagnan et les Trois Mousquetaires, Athos, Porthos et Aramis ? et au jour naissant, cette chaise de poste, qui franchit la porte d'Amiens, et ce

cheval qui galope à son côté, n'emmènent-ils point Manon Lescaut et le chevalier des Grieux vers leur destinée ?

C'est vous, routes royales, qui de Bretagne et de Flandre, de Savoie et de Provence, de Bourgogne et des Pyrénées, avez le 14 juillet 1790 conduit au Champ de Mars les milliers et les milliers de fédérés, députés de toutes les gardes nationales et de tous les corps de l'armée, rangés sous les quatre-vingt-trois bannières des départements, pour qu'ils jurent devant l'autel de la Patrie d'être fidèles à la Nation, à la Loi et au Roi. C'est vous qui, moins d'un an plus tard, routes de Meaux, de Sainte-Menehould ou de Varennes, livrerez Louis XVI et Marie-Antoinette (21 juin 1791). Et c'est encore vous, routes françaises d'Argonne, qui avez, autour de la Patrie en danger, groupé, serré, uni pour la victoire, les volontaires de Kellermann contre les Prussiens de Brunswick. Le bruit des sabots de bois, rythmant la Marseillaise sur le rude pavé des grandes routes, sonne encore dans le défilé de Valmy ; il entraîne les armées de Moselle et les armées de Sambre-et-Meuse et précède dans l'histoire sur les chemins de l'Europe les soldats de l'an II et de l'épopée napoléonienne.



Photo Lemare.

CHAISE DE POSTE, 1840, d'après l'estampe de Victor Adam.

VIII. — AU TEMPS DES DILIGENCES ET DES MESSAGERIES.

La route royale faite par le peuple, et marquée à l'empreinte de sa peine, l'a conduit à sa propre délivrance, en portant jusqu'aux hameaux les plus reculés les grandes idées de la Révolution : méconnue par les historiens, c'est cependant elle qui crée et dirige l'histoire.

La route invite au voyage.

Ce sont les routes qui, après avoir heureusement façonné le sol du royaume, ont attiré vers les villes aux fiers monuments des cortèges de curieux et d'admirateurs, tels les Hollandais Philippe et François de Villers (1657); le romancier anglais Goldsmith (1755); l'historien russe Karamsine (1790). Le rayonnement de Paris et de Versailles n'aurait pas dépassé le cercle étroit de quelques provinces si, au long des étapes, les voyageurs n'avaient cent fois redit sa vivante renommée, les splendeurs de la cour, la richesse de ses spectacles. L'attrait de Paris est irrésistible; toutes les routes se dirigent vers la

capitale; toutes les voitures, — coches, messageries, diligences, coucous, berlines, — pendant deux siècles, semblent n'avoir de roues plus hautes et de ressorts plus doux que pour courir plus vite vers Paris[1].

Pour s'en convaincre il suffit de regarder la grande carte de France dessinée de 1744 à 1789 par F.-C. Cassini de Thury. Est-il ordonnance plus admirable, est-il accord plus majestueux que celui de ces routes qui mettent à la couronne de Paris le nimbe de leurs rayons ? Route de Rouen et de toute la Normandie, — route de Beauvais et de toute la Picardie, — route de Flandre par Compiègne, — route de Strasbourg par Châlons et toute la Lorraine, — chemin de Rosny, — route de Lagny et de toute la Brie, — route de Bâle en Suisse par Troyes et route de la Champagne, Franche-Comté, Bourgogne et Lyon, — route de Choisy-le-Roi, — route de Lyon et de toute la Bourgogne, — route de Toulouse et Bordeaux avec embranchement par Orléans, — route de Versailles par Châtillon, — chemin de Meudon, — route d'Angers et

1. Paris est dès l'origine et restera le but suprême vers lequel tendent toutes les routes ; la loi du 24 fructidor an V (10 septembre 1797) ne fit que confirmer leur orientation politique en les groupant en trois classes, non plus d'après leur largeur mais d'après leur direction : 28 routes de Paris aux frontières mesuraient 150.000 kilomètres, 97 routes formaient un ensemble de 170.000 kilomètres reliant les frontières entre elles sans passer par Paris et 20.000 kilomètres de chemins divers réunissaient les villes les unes aux autres. Division artificielle que remplace bientôt (16 décembre 1811) le classement en 229 routes impériales et 1165 routes départementales. A la chute de l'Empire (1815) 30.000 kilomètres de routes impériales et 18.600 kilomètres de routes départementales, desservent les villes et les rapprochent de Paris ou des frontières. Au XVIIIe siècle, les lettres expédiées de Bordeaux à Lyon devaient passer par Paris. A l'intérieur d'une province et plus tard même entre deux départements les relations directes sont rares, Paris gouverne et Paris commande les routes. Le rail, en rapprochant les distances, n'a pas supprimé cette majestueuse ordonnance, confirmée par la loi du 11 juin 1842 : Paris est la tête de ligne de toutes les voies ferrées et seules Lyon et Marseille, Toulouse et Bordeaux ont échappé partiellement à l'étreinte.

Rennes et de toute la Bretagne par Versailles, — route de Versailles par Saint-Cloud, n'ont d'autre but et d'autre raison d'être que Paris. Elles lui appartiennent, elles lui obéissent, elles lui apportent l'hommage constant des provinces et leur transmettent en retour ses ordres et sa volonté.

Mais Amiens et Lille, mais Rouen, Alençon, Tours et Angoulême, mais Bordeaux, Bayonne et Pau, mais Toulouse, Narbonne et Montpellier, mais Marseille, Avignon, Grenoble et Lyon, mais Châlons, Autun, Dijon, Auxerre et Troyes, marquent, dans le tour de France, quelques-unes des grandes étapes où il faut s'arrêter, changer de chevaux, se reposer, dîner, coucher. C'est sous Louis XVI seulement, que la voiture ne s'arrête plus au coucher du soleil et que l'on se hasarde à poursuivre la route en pleine nuit. Les villes où l'on faisait halte bénéficièrent à leur tour d'une certaine gloire; si les rues sont accueillantes, si les hôtes en sont aimables, on prolonge son séjour et l'on attend pour repartir le passage du coche. Ainsi la France devient le pays d'élection des voyageurs, la terre bénie aux eaux bienfaisantes, au ciel changeant, toujours heureux : « ni pluie, ni vent, ni soleil, un vrai temps de demoiselle », comme dit un proverbe. Son histoire, ses batailles et ses rois l'ont faite si grande et si illustre que chacun veut la voir de près, afin de l'aimer davantage.

Lenteur des diligences au XVIII[e] siècle.

PENDANT deux siècles, chaque quinzaine, chaque semaine, puis chaque jour, les routes de France ont vu le défilé poussiéreux et cahotant des coches, carrosses, diligences de toutes formes et de toutes couleurs, qui traînaient aux eaux

de Bourbon, de Forges ou de Barèges, vers les châteaux de Loire, de Bourgogne ou de Gironde, ambassadeurs et grandes dames, intendants et magistrats, érudits et savants. Jusqu'au XVIII[e] siècle, les voyages sont interminablement longs, à peine une lieue à l'heure et de six à dix lieues par étape. Louis XIV, en 1660, doit coucher cinq fois en route, pour aller de Paris à Châlons, distants seulement de quarante-trois lieues ; M[me] de Sévigné ne recule pas devant un mois de trajet, pour aller de Provence en Bretagne ; elle admire le paysage, s'amuse des incidents qui interrompent sa lecture : un essieu rompu, un ruisseau débordé, un mauvais dîner, et de Nevers écrit à sa fille, 20 septembre 1687 : « C'est une chose extraordinaire que la beauté de ces routes, on n'arrête pas un seul moment. Les intendants ont fait des merveilles. » La calèche de la Marquise était plus douce que le carrosse du bon La Fontaine, et la route, cette année-là, est peut-être moins creusée d'ornières que dans le Limousin en 1663 :

Qui n'y fait que murmurer
Sans jurer
Gagne cent jours d'indulgence.

Badinage de poète dont on retrouve un écho, un siècle plus tard, dans le Voyage en Languedoc de l'avocat général Lefranc de Pompignan, les Lettres du Président de Brosse ou le charmant Voyage en Bourgogne du Chevalier de Bertin.

Nos ancêtres savaient, sans maugréer comme nous, se plier à leur temps, et se contenter sagement de suivre la route qui s'ouvrait sous leurs pas, montante et malaisée, ou doucement



Photo Lemare

VOITURE A 60 PLACES DES MESSAGERIES, ARRIVANT AU RELAIS

D'après l'estampe de Victor Adam. Planche 25 du *Panidochème ou toutes sortes de voitures.*
(Lithographie, Ch. Motte, 1830.)

ombreuse entre deux rangs de peupliers. Quand « l'attelage suait, soufflait, était rendu », on marchait à pied, derrière le coche, et si les traits un peu vieux se brisaient au choc d'une ornière, dans l'herbe du fossé ou près de l'hôtellerie, on s'installait, on devisait, on jouait, sans grand souci du départ.

Le privilège des voyages, qui semble appartenir aux riches et aux seigneurs, s'étend peu à peu aux bourgeois, aux marchands et aux moins fortunés, le jour où les voitures se multiplient. Carrosses à quatre roues, suspendus et couverts, qui, en 1737, remplacent les coches d'osier non suspendus ; coches volants que leur vitesse, vingt-cinq lieues par jour, fait appeler diligences dès 1691 ; fourgons, lentes et pesantes « voitures des pauvres » ; galiotes rapides et légères ; cabriolets ou chaises de poste fort coûteuses, mais agiles comme le vent ; en attendant la berline luxueuse, à quatre roues et quatre chevaux, la limousine élégante, la souple dormeuse où l'on fait à deux, de ville à ville, quelque rêve d'amour et de bonheur, et la malle-poste sonore, lancée au trot de ses cinq percherons, qui gagne une lieue à l'heure sur les étapes.

Premiers voyages de nuit 1775.

De jour en jour, on voyage davantage et l'on veut voyager mieux et plus vite. La légèreté des voitures, l'aisance des ressorts exigent des routes plus souples et mieux entretenues, dont les cahots et les ornières ne brisent plus l'élan. Pour aller plus vite, on voyage la nuit : dès le 7 août 1775, les Turgotines, commodes, larges et bien suspendues, à quatre, six, huit places quittent la rue Notre-Dame des Victoires à Paris entre onze heures et minuit, et, les portes des villes, jusqu'alors

fermées après le couvre-feu, s'ouvrent pour les laisser passer. Ainsi Rouen, Reims, Amiens, Orléans sont désormais à une journée de Paris, et Besançon située à huit jours de voiture l'été, neuf jours l'hiver, se rapproche de la capitale, dont elle n'est plus séparée que par trois jours. De Paris à Lyon, la route est encore assez montueuse pour exiger cinq jours, mais le poète Alfieri, en doublant les étapes dans une berline, franchit la distance en trois jours (1776).

Voltaire et A. Young font l'éloge de nos routes.

Voltaire, malgré son désir de flatter Frédéric II, dont il est l'hôte, écrit, en 1750, que « de toutes les nations modernes la France et le petit pays des Belges sont les seuls qui aient des chemins dignes de l'antiquité. » Arthur Young qui, de 1787 à 1789, a parcouru nos routes dans tous les sens, n'a pas assez d'épithètes élogieuses pour exprimer l'admiration qu'elles lui inspirent : « Merveilleuses, superbes, splendides, admirablement construites, sablées, unies, admirables. » Comment alors ne pas supposer que les plaintes de tel ou tel passant contre la dureté des routes seraient mieux à leur place, si elles étaient adressées au carrossier qui mit au cabriolet des ressorts aussi rudes et revêches que leur humeur. Et Mme Gauthier, allant de Châlons-sur-Marne à Barèges en 1787, eut tort de gronder : « Oh ! Monsieur l'Intendant, si vous saviez combien il en coûte à de pauvres voyageurs qui vont à Barèges, pour être secoués aussi impitoyablement, vous leur aplaniriez la route. »

Combien plus justes ces doléances, si la digne dame avait pris place dans la lourde et monumentale patache des messageries royales attelée de cinq chevaux, trois de bricole et deux

au timon ! En 1788 huit voyageurs s'y entassaient avec leurs bagages casés à l'avant; vers 1818, les bagages relégués sur le dessus et à l'arrière, l'avant s'encombre de trois voyageurs supplémentaires, et quinze ans plus tard cela devient une véritable maison roulante à trois compartiments : coupé, intérieur et rotonde, que surmonte une impériale à banquettes couverte d'une bâche.

Diligence Laffitte et Caillard.

Énormes guimbardes vêtues de jaune, et portant en banderole le nom célèbre des deux associés « Laffitte et Caillard », poudreuses, brinquebalantes, trépidantes et terribles dans le vacarme diabolique des vitres, des grelots, des jurons, des sabots qui étincellent sur le pavé, et des fouets en fanfare, chacun de nous les a vues apparaître au tournant d'une route, ou au carrefour d'une place, dans quelque estampe de Carle Vernet, d'Adam ou de Delpech. Le Pierrotin de Balzac, qui est à la fois conducteur, propriétaire de la voiture et aubergiste du pays, nous a entassés dans sa patache comme des paquets en criant de sa grosse voix que plus les voyageurs sont nombreux et serrés, moins ils ont de chance de s'abîmer ! Au relais nous avons croisé le joyeux Postillon de Longjumeau qui siffle une vieille chanson à boire, en claquant l'air de son fouet. Avec Étienne Mayran, de Taine, juchés sur la banquette, nous avons traversé à grand fracas les villages endormis, tandis que les maisons, éclairées soudain par la lanterne basse, se dressaient une seconde et retombaient à la nuit, comme des enfants effarouchés surpris en plein sommeil. Dans « l'Hirondelle » qui emporte Emma Bovary, on reconnaît, affalés sur les coussins, bouche ouverte, somnolents, cahotés et heurtés, Monsieur



Édition du Sites et Monuments du T. C. F.

LACETS DE LA ROUTE DE MONTLOUIS (PYRÉNÉES-ORIENTALES)

Montlouis, fondée et fortifiée par Vauban en 1681, est la ville la plus élevée de France (1600 mètres), dominant la vallée de la Têt. Depuis Thuès jusqu'à Fontpédrouse, la route monte lentement, en lacets, taillée en corniche, ou franchissant les torrents sur des viaducs superposés.

Prud'homme, cher à Henri Monnier, dont la tête penche désespérément vers le haut parapluie de cotonnade rouge que serre Jérôme Paturot. Lorsque, au jour naissant, la diligence s'arrête sur la grande place à l'hôtellerie de la Clef de France, si la brise est romanesque, si à la fenêtre un rideau cramoisi se soulève, peut-être, en songeant à Barbey d'Aurevilly, rêvera-t-on de quelque belle et tragique aventure...

Vieux temps abolis qui semblent désuets et vieillots à nos imaginations éprises de folle vitesse et de pays inconnus! Plus loin, plus vite, sans arrêt, sans repos! et tout cela pour mourir, un soir, au terme du chemin, n'ayant pas même eu le temps de voir, d'aimer et de vivre! Lenteur des voyages, dureté des routes, incommodité des voitures; que de plaisanteries faciles et banales! L'univers s'est rétréci, lorsque l'on a pu, grâce au rail triomphant, quitter Paris au crépuscule et saluer à l'aurore la Méditerranée en fleurs, et même lorsque, ballotté comme un paquet pendant des heures et des heures, jour et nuit, on a pu courir, de poste en poste, pour échouer en quelque lointaine ville meurtri, brisé, rompu et plus mort que vif. Aujourd'hui, l'on part et l'on arrive, il est vrai, sans heurt et sans fatigue, mais on n'a vu, dans le cadre étroit de la portière, par delà la fuite éperdue des poteaux télégraphiques, dont les fils indéfiniment s'abaissent et se redressent, que des paysages incertains et changeants, l'on n'a aperçu sans pouvoir les lire que des noms de gare mystérieux.

Et pour se consoler, il ne reste plus qu'à relire les vers attristés de Vigny dans *La Maison du Berger* :

... Adieu voyages lents, bruits lointains qu'on écoute,
Le rire du passant, les retards de l'essieu,
Les détours imprévus des pentes variées,
Un ami rencontré, les heures oubliées,
L'espoir d'arriver tard dans un sauvage lieu.

La route au temps des diligences.

Elle disait donc vrai, la grand'mère, qui, le soir, au rougeoiment des bûches, évoquait les souvenirs de son jeune temps, et, secouant ses blancs cheveux, invectivait le mauvais siècle en regrettant celui d'hier. Hier, la route était belle, heureuse et fortunée, quand la diligence bleue passait, roulant vers Paris; parfois on l'accompagnait jusqu'au sommet de la côte; tant qu'on l'apercevait dans la vallée, on la saluait comme une amie, et l'adieu des mouchoirs, longtemps, flottait vers ces passants, qui allaient voir la grande ville « axe du monde, vertige de l'univers, et foyer de la France ». Alors on voyageait avec une douce et bonne lenteur; on connaissait les villages à leur clocher; on savourait à l'auberge du relais, quelques-uns de ces plats : cassoulet de Toulouse, andouillette de Clamecy, pâté de Pithiviers, qui font la gloire de nos provinces, égayés par quelque chaud et généreux vin de Mercurey ou de Beaune, par quelque mousseux de Saumur ou de Vouvray, l'honneur et le soleil de nos coteaux. On riait de bon cœur des moindres incidents qui retardaient l'arrivée : côte à gravir à pied, manque de chevaux aux relais, discussions interminables entre le postillon et le maître de poste, sans oublier les hasards jolis d'une rencontre à table d'hôte.

Hélas! c'en est fini du temps des diligences; la vieille maison de poste dort à jamais dans l'oubli au bord de la grand'route. Silencieuse l'auberge où les postillons : gilet

rouge et veste bleue à double rangée de boutons d'or, culotte blanche en peau de daim qui s'emboîte dans les bottes à l'écuyère, ayant posé sur la table le haut de forme en toile vernie et le fouet court aux lanières tressées, jouent un dernier coup de vin aux dés ! Déserte la cour, où les valets se bousculant, portaient la fourchée de foin et faisaient sur la margelle de pierre tinter le seau de l'abreuvoir ! Tombée comme une cendre vaine la poussière glorieuse des chemins ! Vous même, maître de poste, ô mon aïeul qui pendant un demi-siècle avez noté chaque jour dans les colonnes de vos lourds registres, les noms des postillons et des voitures, à côté du chiffre des recettes, vous regardez, au grand cadre de citronnier où votre grave portrait s'éternise et sourit, votre chère route abandonnée et sans vie. Vers Autun, là-bas, elle descend de lieues en lieues, à travers le bois...

Mais non ! le décor est le même ; la route est rose au soleil levant ; voici la diligence, où s'entassent sacs de dépêches, colis et voyageurs, qui s'en vient, au bruit assourdissant des trompes, des cris, nuage de poussière et de gens qui s'effarent, dans la chanson aiguë et sautillante des coups de fouet. Elle court, elle passe, puis mystérieusement elle s'évanouit sur la route, la route de mon rêve, la seule qui m'appartienne et que nul pas humain n'effacera du sol ; j'ai vu sa haute silhouette bleue, j'ai entendu l'appel des postillons et je l'évoquerai chaque fois que, dans ma vieille maison de poste à Pierre-Écrite, je rouvrirai dévotement les grands registres muets.

Et là-bas vers le passé, vers le silence, ma grande route morvandelle s'enfonce dans un poudroiement d'or.

IX. — LE TRIOMPHE DU RAIL.



Photo T. C. F.

ROUTE DE MOUTHIER (DOUBS)
en encorbellement au-dessus de la Loue.

DÉLAISSÉE par la diligence, la route se sentit soudain vieillir et dépérir ; elle perdait en même temps son âme et sa chanson. Depuis si longtemps qu'elles cheminaient de compagnie à travers les saisons, il semblait qu'elles fussent devenues inséparables dans leur amitié. La voiture, qui passait pleine de voyageurs, appartenait à la route, comme l'herbe dans le fossé fait partie du sol qui la porte et la nourrit. Cet abandon égalait une trahison, et sous ses arbres, en proie à la nuit, rôdait l'âpre silence qui précède la mort.

Mais la belle route, dont la poussière illustre gardait l'ineffaçable empreinte de toute l'humanité, fière de son passé deux fois impérial et royal, ne pouvait se résigner à céder le pas à son orgueilleuse rivale, née à peine d'hier et qui déjà la menaçait et la narguait du haut de son remblai de pierres et parfois

même poussait l'audace jusqu'à l'écraser et la couper pour atteindre plus vite son but. Maîtres de poste, hôteliers, voituriers et rouliers prirent sa défense et voulurent maintenir son privilège. Des poètes se moquèrent de cet « animal de fer, de cuivre et d'acier qui boit de l'eau bouillante et mange du feu, qui a des roues au lieu de jambes, et ne peut marcher que sur des tringles posées à plat sur des bûches », de ce « monstre marin enrhumé du cerveau », de ce « corbillard qui glisse silencieusement sur des rainures au bruit asthmatique du chaudron ». Mais les mots d'esprit de Théophile Gautier et les boutades de M. Thiers ou de Jules Janin ne purent prévaloir. Les « routes à rainures de fer » ou « à ornières en fer » comme les appelait dès 1826 un ingénieur, Guyot de Fère, devaient l'emporter un jour. En vain s'efforça-t-on, sur des bandes de fonte ou de fer forgé, d'adapter les vieilles diligences que traîneraient des chevaux, comme les lents convois qui font le service des houillères. En vain Laffitte et Caillard essayèrent-ils de sauver la route, berceau de leur fortune et de leur renommée, en instituant un concours pour diligences à vapeur (23 juin 1834), 500 inventeurs se présentèrent, mais le projet n'eut pas de suite. La nouvelle « route de fer », dont le nom rappelait les antiques « chemins ferrés » du moyen âge[1], rejeta toute concession à sa rivale et tout pacte avec le passé. Les objections ne manquèrent pas : rareté du charbon et difficulté de son transport, frais énormes de construction de

1. On appela longtemps les vieilles voies romaines « chemins ferrés » (« camin ferrat » dans le Lot-et-Garonne), soit à cause de la dureté et fermeté de l'ouvrage, soit pour la couleur de leurs cailloux, d'un ton noirâtre tirant sur la couleur du fer.



Extrait de *Sites et Monuments* du T. C. F.

PONT DU TANUS (Tarn)

Pour le passage de la ligne de Carmaux à Rodez, au-dessus de la Vallée du Viaur, construit sur les plans de l'ingénieur Bodin (avril 1896); commencé en mars 1899, inauguré le 5 octobre 1902. — 250 mètres de long, 114 mètres de haut.

ces voies, crainte des accidents (celui de 1842 à Saint-Germain est demeuré tristement célèbre), ruine des rouliers, marchands, aubergistes, dont la vieille route était le gagne-pain. La superstition s'en mêla : la fumée attirait la pluie et l'odeur de la houille donnait la maladie aux pommes de terre.

Dates de l'histoire du Rail.

Le chemin de fer traîné par des chevaux, de Saint-Étienne à la Loire, est concédé en 1823 : la première locomotive attelée à des voitures de voyageurs circule, entre Saint-Étienne et Lyon, en 1832 ; au loin de petites lignes locales s'éparpillent sur le sol. Dix ans plus tard, la loi du 11 juin 1842 crée les grandes lignes, dont Paris est le centre avec la frontière belge par Lille et Valenciennes, — Rouen et le Havre, Strasbourg, — la Méditerranée par Lyon, Cette et Marseille, — la frontière d'Espagne, par Tours, Bordeaux et Bayonne, pour ports d'attache ; les lignes de Tours à Nantes, Orléans à Bourges, le Rhin à la Méditerranée par Marseille et Lyon, l'Océan à la Méditerranée, de Bordeaux à Marseille par Toulouse, complètent les grandes artères du réseau français. En 1847, il y a 1.824 kilomètres de voies ferrées ; puis 3.547 en 1851. De 1852 à 1857, se créent les six grandes compagnies Nord, Orléans, Paris-Lyon-Méditerranée, Est, Ouest, Midi, et le total des voies ferrées qu'elles exploitent atteint 16.071 kilomètres[1]. Le rail a vaincu la route et, pour la seconde fois dans l'histoire, le fer a triomphé. A l'aurore des siècles, le fer de la hache avait permis à l'homme de se frayer, à travers la forêt

1. En 1914 les six grands réseaux comprenaient : Etat 9.041 kilomètres; Nord 3.834 kilomètres ; Est 5.013 kilomètres ; P.-L.-M. 9.683 kilomètres; Orléans 7.811 kilomètres ; Midi 4.033 kilomètres ; compagnies secondaires 1.592 kilomètres.

le sentier libérateur ; transformé par la science, fondu, coulé, laminé, devenu plus fort et plus docile, il trace une nouvelle route qui s'avance rapide et victorieuse à la conquête du monde. Il n'est plus de vallée, plus de torrent, plus de fleuve qui s'opposent à sa course et la fasse dévier : le pont de fer aérien et svelte les traverse d'un bond.

Le nombre des fidèles diminuait sur la vieille route. La diligence elle-même, sur le point de disparaître, mais repeinte à neuf et cahotante, vint timidement des hameaux à la ville conduire ses anciens amis vers la voie de fer qu'elle abhorrait. Chaque jour, exacte à l'heure du train, elle eut l'illusion, à travers la campagne, d'être encore au service de la route : mais ce fut pour elle l'humiliation dernière de redonner la vie à l'humble route départementale, hier son esclave et sa servante, aujourd'hui presque sa maîtresse et souveraine. Hélas! ce n'était plus la grand'route nationale qui, large et sonore, coule, à travers les plaines et les monts, pour rapprocher les villes. On l'aperçoit là-bas, derrière son rideau de peupliers, blanche, pensive et solitaire, obligée de subir le voisinage ou parfois le contact de sa rivale, bruyante, noire et toujours agitée que clôturent des haies basses ou des palissades. Le quadruple ruban d'acier, qui court sur son ballast sombre, luit au soleil pour mieux marquer le chemin qui emprisonne sa fuite : finies les jolies courbes enlacées au flanc des coteaux ; finies les montées merveilleuses dominant les paysages ; la route de fer n'a pas le temps de s'attarder, elle bondit droit devant elle, elle plonge dans les vallées, grimpe sur la colline et, quand la pente est trop rude, négligeant le

décor ou la lumière, se creuse un trou dans la montagne, comme une bête traquée, et s'enfonce dans la nuit pour ménager ses forces.

Le jour où le rail a franchi l'espace, entraînant avec lui, dans son sillage d'acier, le convoi haletant, l'homme a été libéré de la chaîne qui le rivait au sol ; il a pu enfin partir et aller plus vite et plus loin qu'il n'avait jamais été, vers le pays de rêve que la distance semblait rendre inaccessible. Le paysage, au loin, se déroule comme un « film » pendant des heures et des heures : champs de colza ou vagues de blé, frisson des trèfles, vallons où paissent immobiles des bœufs ; enclos où galopent les poulains apeurés ; forêts profondes et ceinturées de fougères ; étangs où des lavandières s'arrêtent de battre le linge blanc sur la margelle ; rivières, bordées d'aulnes et de pêcheurs ; maisons du garde ; village silencieux au bord du chemin avec les croix de son cimetière ; église dont le clocher se devine à travers les tilleuls ; usine dont les hautes cheminées agitent un panache de fumée blanche. Un décor succède à un décor et les horizons, immobiles et changeants selon la plaine, la colline ou la vallée, se plient, se renversent, s'entassent comme un album d'estampes japonaises, ou kakemono, qui se déplierait, suspendu dans le ciel, page à page et sans fin.

Le rail créateur de beauté.

Que de fâcheux se sont plaints d'être emportés sur le rail si vite qu'ils ne pouvaient rien admirer ! comme si, cheminant à pied, ils auraient pu mieux voir les choses et les gens, que leurs yeux malhabiles ne savent pas regarder. Passer,



Extrait de *Sites et Monuments* du T. C. F.

ROUTE DE COMBE-LAVAL (Drome)

Ouverte dans un calcaire friable en octobre 1897. Elle réunit Lente et Saint-Jean-de-Royans et s'élève à 1000 mètres, sur les flancs d'un des contreforts de l'Écharasson.

ne conserver d'un paysage enchanté qu'une promesse de bonheur ou qu'un espoir de rêve ; n'emporter dans sa mémoire que des visions, rapides comme un éclair ; de la forêt disparue, qu'un souffle et qu'un parfum ; du vieux beffroi qui penche, le souvenir cristallin et léger de l'heure qui s'envole ; de tel village, qu'une silhouette de jeune fille parmi les glycines en grappes ; et même du visage le plus cher ne garder que la fleur d'un sourire ou l'écho adouci d'une intonation ! Mais n'est-il pas l'image et le symbole de la vie, ce voyage où tout se résume et se mesure à la grandeur des ombres que les choses dessinent sur le sol.

Le rail n'est pas beau, mais il crée de la beauté ; il nous arrache à la prison de nos jours ; il nous force à quitter l'étroit chemin de ronde où tourne et s'étourdit le songe de notre vie ; il met à portée de nos yeux les merveilles de la patrie. Gorges du Tarn ou Forêt de l'Estérel, Châteaux de la Loire ou Abbaye du Mont Saint-Michel, Cirque de Gavarnie ou Rocher de Rocamadour, dont les titres, roses, verts, jaunes ou bruns ont, sur les affiches enluminées, tant de fois ébloui et enchanté nos rêves ! Combien de villes en passant avons-nous aperçues ainsi, ensoleillées comme un fruit dans la corbeille du vallon, contemplant dans l'onde de leur fleuve le reflet captif de leurs maisons et de leurs arbres engloutis ou là-bas tout emmaillotées dans la brume du soir qu'étoile la lueur jaune des lampes ! Leur souvenir et leur image marquent les étapes de nos voyages et les évoquent dès que l'on prononce leur nom.

La distance s'évalue en temps et ne se mesure plus en kilo-

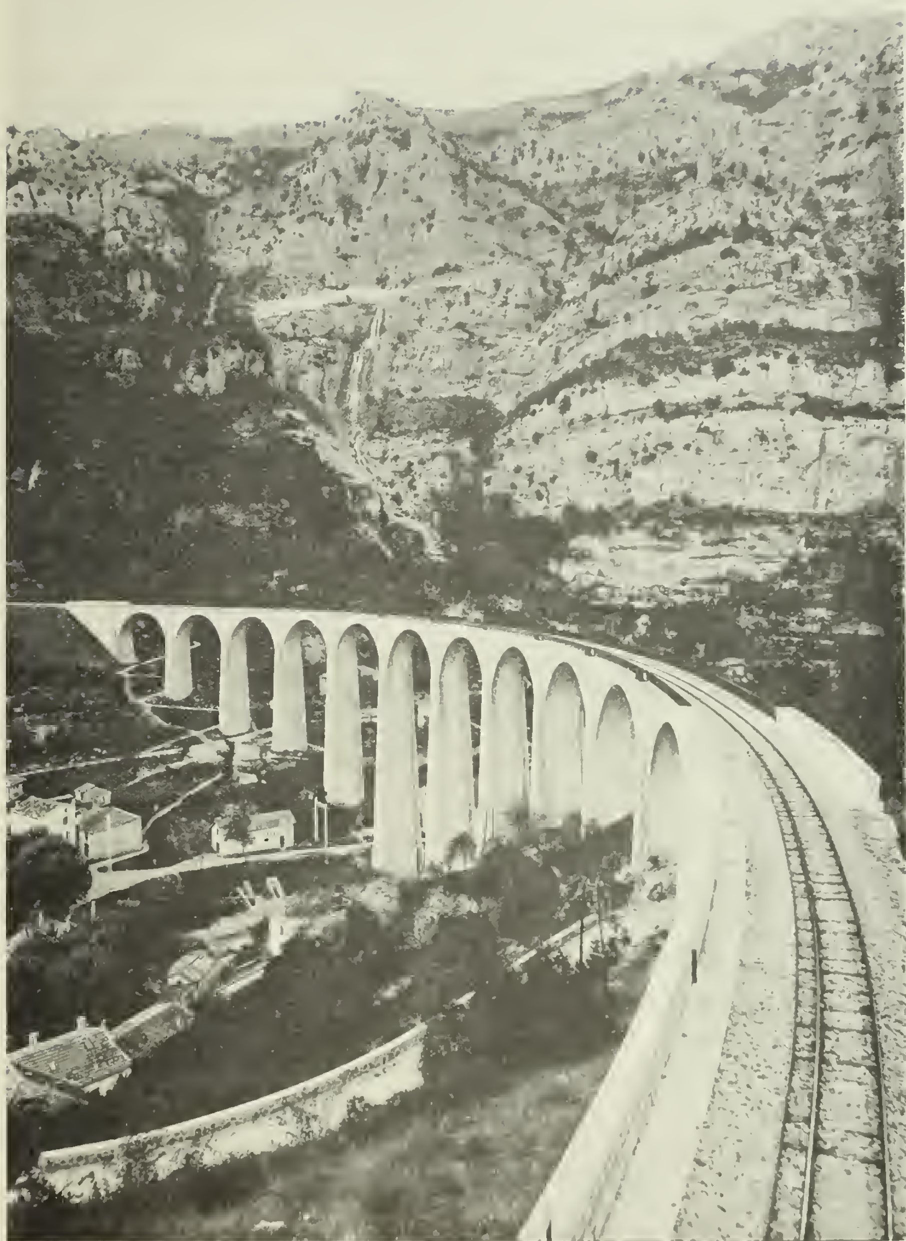


Photo Boulanger.

PONT DU LOUP (Alpes-Maritimes)

Pour le passage de la ligne de Colomars (Nice) à Grasse et Draguignan.
200 metres de long, 52 metres de haut

mètres. Hier, la route, aux lenteurs sinueuses, mettait des jours pour unir deux villes à travers la France ; aujourd'hui, le rail ne met que quelques heures pour les rapprocher. Les 38.500 kilomètres de routes[1], presque la longueur du méridien terrestre, que côtoient 53.000 kilomètres de voies ferrées dessinent une trame ténue et serrée où les villes et les bourgs demeurent prisonniers. Mais, au croisement des rails, des bourgs comme Chagny ou Laroche sont devenus de riches entrepôts. Des villes, isolées ou méconnues, Nancy ou Dijon, Rennes ou Nîmes, redeviennent des capitales, autour desquelles rayonne et bourdonne toute la vie d'une région, tandis que des cités puissantes ont dû abandonner leur richesse et leur gloire à des voisines, qui longtemps avaient grandi sous leur ombrage.

Le Tourisme recrée la route.

Mais le jour où la bicyclette, agile papillon des chemins, s'élança à l'aventure ; le jour où, grâce au moteur, l'automobile, tel un lévrier joyeux, bondit à travers l'espace, la route voulut être digne de ses amis nouveaux, qui lui rendaient, au rythme de leurs chansons, sa jeunesse et sa gaieté. Le rail demeure puissant, mais la route est belle ; la route est plus humaine ; l'histoire et la légende ont laissé leur empreinte dans sa poussière ; la mer, la montagne et le décor des villes sont les lieux choisis vers lesquels s'acheminent les pèlerins de France, fidèles à la patrie et fiers de sa beauté.

1. La statistique du Ministère des Travaux Publics, publiée en 1918, atteste que le réseau des routes nationales s'étendait au 1er janvier 1914 sur 38.490km,475.

C'est pour eux que tout récemment encore étaient tracés et construits ces chemins merveilleux, dont les noms seuls éveillent, dans nos rêves ou nos souvenirs, des paysages enchantés : route des Alpes, et demain route des Pyrénées, qui grimpent en pleine montagne jusqu'aux sentiers abrupts, où bondissait jadis le chamois, jusqu'aux aiguilles qui montent la garde des siècles au bord des neiges éternelles, et dont on rapporte, comme un trophée vivant, l'immortelle fleur blanche, étoile du glacier. Route de la Nouvelle Corniche, que le Touring-Club offrit à la France ainsi qu'une riche parure, route de parfums et de lumière qui ondule comme un lacet au long des champs de roses ou de tubéreuses, des plants d'oliviers et d'orangers, route radieuse qui domine la mer pour se confondre avec le ciel.



COCHE D'EAU ET DILIGENCE A SIX CHEVAUX
D'après la vignette ornant la dédicace de l'*Indicateur Fidèle* de Michel et Desnos.

X. — SUR LES CHEMINS QUI MARCHENT.

Les rivières premiers chemins des hommes.

BIEN avant les sentiers tracés à coups de hache dans la forêt primitive, des routes existaient, parce que les rivières sont « des chemins qui marchent et qui portent là où l'on veut aller[1] »; elles conduisirent nos ancêtres, montés sur des pirogues, aussi sûrement qu'elles guideront plus tard les convois de radeaux et les flottilles de barques. Les rives de l'Escaut ou de la Somme, les bords de la Meuse ou de la Loire furent bientôt, à leurs confluents et embouchures, les lieux choisis où les marchands établirent leurs comptoirs, berceaux des premières bourgades et des villes futures. Ainsi naquirent Bordeaux et Toulouse sur la Garonne, Lyon, Avignon et Vienne sur le Rhône, Rouen et Sens sur la Seine.

Si rapide, si facile que soit ce clair chemin qui marche, il ne conduit jamais que vers la vallée, où l'entraîne la pente naturelle des terres; il délaisse la montagne, il oublie le coteau et

1. Pascal, *Pensées*, I, 17 (éd. Brunschvicg).



Vérascope Richard.

CANAL DU RHÔNE AU RHIN, PRÈS BELFORT

Commencé en 1783 sur les plans du Maréchal de camp du Génie M. de la Cliche (projet de 1744), puis repris en 1802 ; ouvert en 1843.

passe souvent loin du carrefour des routes où déjà une cité puissante s'est bâtie. Fatalement l'homme un jour lui préfère la route qu'il a tracée et créée de ses mains, parce qu'il la reconnaît comme seule lui appartenant et lui obéissant ; parce qu'elle le porte vraiment où il veut, parce qu'elle est forte, solide et qu'en toutes saisons elle ignore les caprices, les longs méandres et les crues soudaines. Mais la route exige les soins constants de l'homme pour ne pas disparaître, tandis que la rivière, dont les eaux retracent et creusent sans arrêt le lit, semble impérissable ; le seul obstacle au passage des barques a lieu dans la mauvaise saison, quand la fonte des neiges et les grandes pluies la font déborder. L'ensablement, les algues et les roseaux, l'éboulement des digues et des levées sont de simples accidents, dont un batelier subtil savait toujours venir à bout. L'onde infatigable et vivante coule. Les radeaux les plus lourds, chargés de marchandises, y glissent sans entamer le flot avec la même aisance que la frêle pirogue ; quand la guerre et l'usure par les charrois ont détruit les chemins des hommes, la rivière subsiste et garantit entre villes et pays d'utiles relations. C'est sa pérennité et sa commodité qui, dès l'origine, la destinaient à être une route de commerce et lui maintiennent à travers les siècles son heureux privilège ; et c'est pour assurer la continuité de ces chemins liquides qu'un légat de Germanie, L. Antitius Votus, conçut le projet, malheureusement non exécuté, de réunir par un canal la Saône et la Moselle, la Méditerranée et la Mer du Nord. Il faudra attendre jusqu'à Sully pour que soit tracé et creusé le premier canal de jonction entre les deux rivières, le canal de Briare,

qui unit la Seine à la Loire par la vallée du Loing, commencé en 1605 et achevé en 1642, après vingt-cinq années d'interruption.

La rivière facilite les incursions.

ROUTE de commerce idéale avant tout, la rivière, une fois au moins dans l'histoire de France, trahit sa pacifique destinée en conduisant (IXe au XIe siècles) sur leurs longues barques recourbées, les pirates Scandinaves ou Northmands, à l'assaut et au pillage des plus riches villes du Royaume : Rouen et Paris, Nantes, Angers et Amboise ; Angoulême, Poitiers, Limoges, Bordeaux, Toulouse et Valence. Le danger passé, les foires et marchés renaissent et, dès le début du XIIe siècle, s'organisent des corporations batelières — Hanse des marchands de l'eau de Paris, — marchands navigateurs de Loire, etc., — héritières des traditions des « nautes » romains, plutôt que leurs descendantes directes. C'est en 1402 qu'est établi sur la Loire le premier octroi prélevé sur les bateaux, et affecté, à partir de 1482, aux « réparations des fleuves et entretien de la navigation » ; nommé « droit de Boëte », parce que l'argent était recueilli dans des boîtes spéciales placées sur les rives des fleuves ; il fut, dès mars 1498, étendu à tous les cours d'eau navigables. Mais combien de péages étranges et divers devait acquitter entre les mains des seigneurs un convoi qui s'en allait, pendant des jours au fil des eaux : droit en argent se compliquait de prélèvement en nature sur le blé, le vin, le bois, etc. Acquitter soixante-quatorze fois des droits sur la Loire ou soixante-dix fois sur la Garonne, au XIVe siècle, n'était pas fait pour encourager le commerce par

eau; si le contrôle des trésoriers royaux, à partir de 1508, régularisa les péages, il n'en diminua pas beaucoup le nombre. Mais ainsi étaient assurés le curage des rivières, l'entretien des berges dans les ports et l'établissement des « hausserées » ou chemins de halage.

La création des grands canaux.

L'application des écluses à sas (1538) sur la Vilaine et la création des premiers canaux (canal de Briare), en facilitant le passage des barques et en accroissant le nombre des routes d'eau qu'elles pouvaient suivre, justifia ces redevances qui étaient comme l'indemnité et le remboursement des dépenses engagées par des seigneurs ou de riches bourgeois, concessionnaires à leurs risques et périls. C'est Pierre-Paul Riquet et son fils qui réunissent l'Océan à la Méditerranée par le canal du Languedoc (1666-1684) aujourd'hui canal du Midi ; c'est le duc d'Orléans qui fit construire le canal d'Orléans (1692). Le canal de Picardie, de Saint-Quentin à Chauny (1738), s'appelle encore canal Crozat, en souvenir de celui qui en assura l'exécution. La France, qui comptait 678 kilomètres de canaux en 1700, avait, un siècle plus tard, presque doublé son réseau, avec 1.004 kilomètres en 1800. Les grands bateaux pontés, où s'entassaient les marchandises, mettaient quinze jours, pour aller d'Orléans à Nantes, et vingt-deux au retour, pour remonter le courant; le tarif, en 1779, variait entre 8 livres 15 sous, pour le fer en barre, et 16 livres, pour la quincaillerie par millier de livres, et atteignait 25 livres, par tonneau de blé pesant 2.000 livres; de Roanne à Briare, le trajet nécessitait entre six et vingt jours. Cependant rivières et canaux portaient, à travers les provinces, plus de lourds con-

Durée des trajets.



Photo J. Sylvestre.

ATTELAGE DE CHEVAUX REMONTANT DES BATEAUX SUR LE RHONE

Tableau d'Alexandre Dubuisson, 1843. Musée de Lyon.

vois que les routes. Laffemas en donnait, au XVIe siècle, les raisons : « Un chariot, conduit par deux hommes et six chevaux, porte trois milliers ; un bateau, conduit à la descente par deux hommes, porte trois cent milliers. » Mais peu à peu les péages multipliés, la malhonnêteté des bateliers, les difficultés même du voyage avaient fini, au XVIIIe siècle, par discréditer les transports par eau.

Le rail triomphant vint leur donner vers 1850 le coup de grâce. Les routes et les canaux, disait-on, ne pouvaient servir à rien ; leur lenteur était d'un autre âge et leur entretien hors de proportion avec les maigres services rendus. Il s'en fallait de peu que l'on ne condamnât aux sables perpétuels ces 3.700 kilomètres de tranchées inutiles. Mais les discours n'ont pas eu raison du bon sens, le réseau des chemins qui marchent a grandi, s'est ramifié de toutes parts ; comme les routes, rivières et canaux, hier concurrents néfastes et surannés, sont devenus des auxiliaires fidèles et des collaborateurs qui, sans arrêt sur tout leur parcours, prennent ou livrent les marchandises, ainsi qu'au travers d'une immense ville ouvrière.

Là comme ailleurs chacun s'est partagé la tâche : aux voies d'eau, les lourdes cargaisons qui se hâtent lentement, d'écluses en écluses, sur les vastes péniches ; au rail plus rapide, les denrées légères ou précieuses. Les bateaux qui font le service des touristes sur la Seine entre Paris et Rouen ou sur la Saône entre Lyon et Mâcon, semblent déjà des moyens de transport vieillots et périmés, réservés aux promenades familiales par les dimanches ensoleillés d'été, en attendant d'être exposés dans un Musée de jouets, comme

Le coche d'eau.

une « curiosité ». Le temps n'est pas bien vieux cependant, où, pour se rendre à Marseille, on quittait la diligence à Chalon et l'on descendait la Saône en coche d'eau ; on pouvait même faire tout le trajet jusqu'à Beaucaire dans cette maison flottante, traînée par deux chevaux, dont l'allure ordinaire était le trot, lorsque le chemin de halage était bon. On pouvait gagner Orléans et de là Roanne ou par le canal du Midi se rendre de Bordeaux à Cette. Le poète J.-F. Sarrasin au XVIIe siècle se plaint d'avoir voyagé jusqu'à Rouen « couché comme des rats en paille » sous une tente formée de toile et de branches de saule ; et Bertin, prenant place dans le Coche de Montereau en 1777, en voyant l'entrepont occupé par des moines, des soldats, des nourrices, des paysans, se croit « à bord d'un de ces navires chargés d'animaux destinés à peupler quelque terre nouvellement découverte ». Quatre cents personnes s'y entassaient, et la machine s'en allait au pas de quatre chevaux tirant sur une corde attachée au grand mât ; c'était là les vents les plus favorables. On finissait bien un jour par arriver. De Paris à Montereau, Mme de Bondou met vingt-deux heures, en 1791 ; l'on ne se plaignait pas quand on avait vu, de l'autre côté de la rive, la célèbre patache desservant Corbeil, le corbillard, qui s'avançait au pas modéré et mesuré de ses haridelles. C'est en souvenir, dit-on, de sa mortelle lenteur, que l'on a donné son nom aux chars funèbres qui s'en vont au cimetière. L'eau qui glisse emporte doucement le coche ; pas de cahots, pas d'arrêts brusques, pas de bruit de ferrailles et de vitres qui tremblent. Voiture de malades et de vieillards ! Dans le décor de l'histoire, on

évoque Richelieu moribond, remontant le Rhône, de Tarascon à Lyon, dans sa lourde litière tendue de drap violet, placée sur un bateau, pour venir assister à l'exécution de Cinq-Mars et de De Thou, tandis qu'à ses côtés son secrétaire écrit nuit et jour et que vingt-quatre gardes sont toujours prêts, le chapeau à la main, à exécuter ses ordres.

Voici que l'eau, premier chemin de l'humanité, victorieuse à son tour du mépris séculaire, retrouve toute sa force ondoyante et va, du lit rocailleux où mugit son torrent, ou de la fontaine qui chante à l'orée du bois, jusqu'aux villes lointaines, apporter aux hommes son énergie vivante et sans cesse renouvelée. Torrent des Alpes neigeuses ou gaves des Pyrénées, rivières aux noms de cristal, chères aux poètes, Voulzie d'Hégésippe Moreau, Nonette de Gérard de Nerval, Launette de Jean-Jacques Rousseau, qui chante près d'Ermenonville, sources innombrables, filles des pluies qui suintent dans les prés, à l'ombre des aulnes ou des joncs, toutes les eaux de France d'azur, d'émeraude, ou d'argent, la plus humble qui sourd goutte à goutte, comme la plus riche, s'unissent pour dispenser la force éternelle créatrice de vie. La neige des sommets, qui ruisselle de partout au soleil du printemps, qui s'élance, se précipite, est captée, puis, grâce à la turbine, transformée en flamme, en feu, en étincelle électrique, devient « la houille blanche » d'Aristide Bergès (1889). Un câble transporte cette force, âme du mouvement, aussi loin que l'on veut. Et voici qu'au flanc des coteaux, dans le silence des taillis, aux pentes des vallées, toute l'onde, jusqu'alors pares-

Houille blanche.



Extrait de *Sites et Monuments* du T. C. F.

LE VAL D'ARAN (HAUTE-GARONNE)

Où serpente la Garonne naissante. Vue prise du Col du Portillon qui forme la frontière franco-espagnole.

seuse et somnolente, s'éveille, jaillit, court, dans son berceau de mousse ou son lit de gravier, et jalouse de n'entendre que le tic-tac du moulin ou le battement du lavoir, s'accumule derrière la digue et forme un réservoir d'où s'épanchera à son tour, en cascade, « la houille verte » de Henri Bresson (1902). Elle n'avait longtemps servi qu'à nourrir les canaux ou qu'à charrier, comme la Cure morvandelle, les trains de bois abandonnés à son courant. Désormais houille verte et houille blanche vont unir leurs énergies et si demain, dans les profondeurs du sol, la vieille houille noire s'épuisait, elles pourraient la remplacer et rendre au rail triomphant cette force joyeuse, qui fut la jeunesse de son lointain passé et qui luit déjà comme le printemps de l'avenir.

Houille verte.

Loi mystérieuse du hasard qui semble, à travers l'étendue insondable du Temps, rejoindre et rapprocher les siècles : l'eau, chemin naturel de nos plus lointains ancêtres, créant le réservoir inépuisable de la force vive qui assure la pérennité triomphante du rail ; et l'ambre, dont le trafic jalonna les premières voies des peuples primitifs, donnant son vieux nom grec (ἤλεκτρον) au feu jeune et souverain, à l'électricité, source et principe du mouvement sur les routes de fer où demain l'humanité poursuivra sa course.



Photo Armée.

TOMBES MILITAIRES, A NEUFMONTIERS (SEINE-ET-MARNE)
A hauteur de la ferme Proffit. (Bataille de l'Ourcq, 5-9 septembre 1914.)

XI. — LA VOIE SACRÉE DES TOMBEAUX.

MAIS fallait-il donc que les routes de France, routes de Meuse et d'Argonne, de Picardie et d'Artois, de Santerre et de Champagne connussent une fois encore le piétinement sauvage de l'invasion ? Pendant des jours et des jours, ce fut d'abord, sur les chemins pavoisés des dernières fleurs de septembre, la longue et morne procession des réfugiés : femmes, enfants, vieillards, malades, partaient, dans l'affolement du canon. Adieu, bon cimetière où dorment les aïeux et où peut-être ils ne viendraient pas reposer ! Adieu, vieille maison, pleine de souvenirs ! adieu prairies, sources des bois, plaines et collines qui seront demain les champs de bataille des pères et des fils ! Ils allaient ; et par tous les sentiers sans fin, il en venait d'autres et d'autres encore : lamentable cohue, à faire pleurer. C'était toute la misère et la détresse humaines en marche : carriole antique traînée par un

cheval exténué et dans laquelle se mêlaient au hasard, du linge, un matelas, un poêle, des cages d'oiseaux et des outils de jardinage; voitures d'enfant, dont les ressorts pliaient et criaient à chaque tour de roue, sous le poids étrange des choses entassées; enfant tout jeune, qui se suspendait à la main de sa mère et pleurait, en trébuchant de fatigue; aïeule qui boitillait, portant, comme un chemineau, son pauvre paquet de hardes accroché à son bras... Ils allaient, les bêtes mêlées aux gens, sans arrêt, sans repos, le jour, la nuit, cherchant l'abri d'une grange ou l'accueil d'un bois, où l'on n'entendrait pas la canonnade infernale, n'ayant pour nourriture que le bout de pain desséché dans le sac et la goutte d'eau puisée à la rivière. Interminable et douloureux exode, comme jamais les routes de France n'en avaient connu, et dont les siècles ne pourront effacer le souvenir, parce qu'il n'est pas de chemin plus amer et plus injuste que celui de l'exil.

La route participe à la bataille.

Puis ce fut la ruée allemande sur Paris, la ruée sur la Marne, la ruée sur Nancy, la ruée sur Verdun; la route fit son devoir comme un soldat. Poussiéreuse l'été et défoncée l'hiver, jour et nuit elle charria le flot des bataillons qui montaient à la relève ou en renfort dans la tranchée lointaine; elle traîna les canons et les milliers de caissons, dont les roues arrachaient son sol; elle remorqua les lourds camions de vivres; elle conduisit les ambulances sanglantes au poste de secours; et plus d'un soir elle fit ses cahots plus légers et l'étape moins longue pour le blessé qui regagnait, après l'attaque, l'abri souterrain qui serait peut-être son tombeau.



Photo Armée.

LA ROUTE DE CHAULNES (Somme)

Bordée par les tombes des soldats français tombés aux attaques de septembre-octobre 1916.

Voie sacrée de Verdun.

N'A-T-ELLE pas bien mérité de la France et n'a-t-elle pas gagné la victoire elle aussi, l'étroite route départementale qui, réunissant Badonviller et Verdun, a été la seule voie de secours et de ravitaillement des troupes qui défendaient la grande citadelle de l'Est ? Avec ses sept mètres de largeur, ses montées et ses descentes perpétuelles, son sol tour à tour craquelé par les gelées ou défoncé par les pluies, que l'on rempierrait du soir au matin à la hâte, entre deux convois, elle a dû, pendant des mois, supporter le roulement terrible de 6.000 camions par vingt-quatre heures, soit un par quatorze secondes. Elle a le devoir et un peu le droit de garder dans l'histoire le nom glorieux de « Voie Sacrée » que lui ont décerné les armées alliées et leurs chefs.

Partout la route a peiné ; partout elle a souffert ; les obus l'ont éventrée ; la mitraille a fauché les arbres qui l'ombrageaient ; pour défendre l'approche du vallon, parfois, à coups de pioche, à coup de pic, on y a creusé contre l'ennemi une tranchée française[1]. Là des roues de chariots, des sacs ouverts, des harnachements souillés, des fusils cassés, des culasses de canon éclatées, disent qu'à ce carrefour on s'est battu. Le paysage est brûlé, déchiqueté, la route se confond avec la plaine, tellement les entonnoirs se pressent, pareils à des cratères béants, et le sol est si convulsé que l'on songerait à quelque cataclysme de la Nature, si, au rebord des fossés, on

1. On a calculé que sur les routes voisines du front il circulait journellement 200.000 véhicules militaires : leur entretien a exigé, en 1915, 3.150.000 tonnes de matériaux ; en 1916, 8.200.000 tonnes ; en 1917, 8.460.000 et en 1918 (décembre non compris) 7.360.000. En 1919 il y avait 105.000 kilomètres de routes à réparer, plus 2.050 ponts à reconstruire, ce qui nécessite l'emploi de 10.400.000 tonnes de matériaux.

ne voyait des tertres à l'infini, surmontés d'une croix de bois noir avec une inscription blanche.

Des plaines de l'Yser aux confins des Vosges, il n'est pas une route au bord de laquelle ne dorment quelques fils de France, couchés là par la Mort et que la Mort seule a ensevelis : Souchez, Carency, Notre-Dame-de-Lorette, Perthes-les-Hurlus ou Maison-de-Champagne, Bois de la Grurie et Plateau de Vauquois, Ravin des Eparges, Bois d'Ailly, Bois d'Apremont, Bois-le-Prêtre, Fort de Vaux, Fort de Tavannes, Verdun!... Vos noms vibrent dans l'histoire comme une sonnerie de clairon et votre sol ensanglanté a vu, en quatre années de guerre, plus de morts, plus de désastres et plus de gloire aussi que pendant les siècles des siècles où l'homme avait vécu. Des milliers d'entre les meilleurs dorment là,

Couchés dessus le sol à la face de Dieu,

pareils aux blés mûrs qu'ils moissonnaient chaque saison. Ils sont retournés à la terre maternelle, pour confondre, comme le veut l'Écriture, leur humaine poussière dans la poussière du sol. Que du moins leur mort héroïque, qui a sauvé le monde, soit conservée en exemple, et que la terre soit sacrée en laquelle ils reposent.

Les Romains avaient bordé les plus illustres de leurs chemins de temples et de sépulcres, moins pour rappeler la vanité fragile des choses de ce monde, que pour redire sans fin aux passants les vertus de leurs aïeux, affermir le courage par de nobles exemples et perpétuer le renom et la grandeur

de la cité : ainsi l'étranger ne parvenait à la demeure des vivants, qu'après avoir longuement traversé celle des morts. Rome elle-même avait tracé ses chemins et les avait bordés de tombeaux. La France n'a pas à dessiner de semblables voies sacrées ; la Mort sur tout le front de bataille s'est chargée de la besogne. Au long de l'immense ligne de tranchées, hier encore hérissée de pieux et de fils de fer, quel champ, quel jardin, quel bosquet ombragé, quel sentier dans le vallon, n'abrite pas un des fils de France ou l'un de ses frères d'armes britannique, belge, italien, russe, serbe, portugais, américain, mort pour la cause du droit et de la civilisation ?

Pour quelques-uns dont le tertre porte un nom humain, combien sont là-bas sans cercueil et sans croix, enfoncés pêle-mêle, inconnus et glorieux. Vont-ils dormir dans l'oubli, au bord des grands chemins, ceux dont les yeux en fleurs se sont éteints à la lumière et qui n'ont ni dalle blanche ni tombe de verdure où les mères et les veuves pourraient apporter le pieux souvenir de leurs pleurs et de leurs regrets; ô les morts qui n'ont plus de nom, ô les disparus qui n'ont pas de tombeau ! Passant, arrête ici tes pas et découvre-toi ! Laboureur, détourne ta charrue, pour que le soc en creusant le bon sillon ne heurte pas les ossements sacrés de quelque combattant. Passant, si tu vieillis dans la paix du soir, c'est que d'autres, qui dorment là, ont fait le sacrifice de leur belle jeunesse; si ton champ se couvre de moissons blondes et si la prairie est verte où paissent tes bœufs, c'est que les morts ont accepté de mourir pour qu'après eux le monde reste vivant. Ils sont les descendants de ceux qui montent la garde,



Photo Armée.

ROUTE DE BAR-LE-DUC A VERDUN

Convoi automobile ramenant des troupes de Verdun

depuis un demi-siècle, au bord des tragiques chemins qui conduisent à Metz : morts de Borny et de Rezonville, voltigeurs de Saint-Privat, grenadiers de Mars-la-Tour, cuirassiers de Reichshoffen, et qui, pendant un demi-siècle, ont dormi à l'ombre d'une croix étrangère, dans la patrie captive. Que le souvenir de ceux-ci se confonde dans la victoire de ceux-là : leur gloire sur la France est comme une immortelle famille.

La voie des tombeaux.

De Lorraine en Flandre monte et tour à tour s'incline, serpente dans la plaine ou glisse entre deux vallons, la Voie sacrée des Tombeaux. A gauche, à droite, des tertres inconnus où le deuil viendra s'agenouiller et pleurer. Là où s'élevaient des maisons et où riaient des enfants, ne règnent plus que les morts. Les peuples, aux dates anniversaires des grandes batailles, y feront de pieux pèlerinages. Ni marbre, orné d'inscriptions, ni pierres dressées ne pèseront sur ce sol. Silence aux mots humains indignes d'éterniser de telles gloires. Seuls au long de l'immense avenue, de simples arbres grandiront[1], non le cyprès mélancolique ou l'if nocturne, mais des arbres jeunes et beaux comme les fils qu'ils abriteront, des ormes ou des saules, des chênes ou des sapins, des bouleaux ou des hêtres. Parfois quelque laurier inclinera ses branches et mêlera son parfum amer et doux aux senteurs du gazon et des fleurs qui seront écloses, apportées par le vent ou semées au hasard par les oiseaux voisins. La pluie chantera au travers des branches; le soleil, force du monde et lumière des choses, mettra sur les morts l'auréole de ses rayons. Et si

1. Cf. projet de loi de l'abbé Lemire, député du Nord, 1er février 1919.

quelque passant s'attarde à lire, sous les ombrages, un récit de la grande guerre, il fermera son livre inutile et désuet, en glissant, sous la page inachevée, le signet odorant d'une feuille verte parce qu'au loin il aura entendu, grave comme un hymne et victorieux comme une marche, le feuillage innombrable murmurer dans la brise.

La Voie sacrée des Tombeaux, de Lorraine en Flandre, est la plus grande et la plus noble route que l'Histoire ait tracée sur le sol d'un pays.

XII. — AU LONG DES ROUTES.

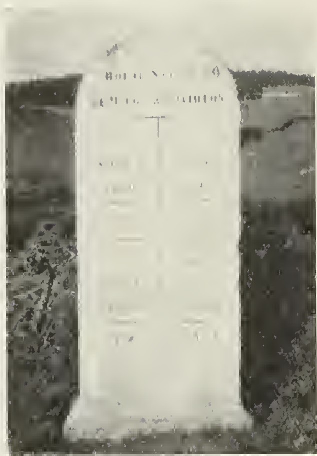


Photo Bonnerot.

BORNE DE L'ANCIENNE ROUTE PARIS-LYON N° 80

A la séparation de la Saône-et-Loire et de la Côte-d'Or.

CERTES, à l'égal des pierres qui marquent les gloires de ma patrie, j'aime les routes, qui en dessinent l'harmonieuse beauté et en consacrent la vie pleine d'ordre, de mesure et d'aisance. J'ai vu, sur le chemin sinueux et sauvage qui monte à Gavarnie, le soleil se lever d'entre les rochers, comme d'entre les aiguilles d'une cathédrale; j'ai entendu, du haut de la falaise où je marchais, la mer Tyrrhénienne au loin pleurer les Sirènes; j'ai fait sonner mon talon sur le pavé royal, dans la forêt de Fontainebleau ; j'ai peiné contre le vent sur la côte qui grimpe à travers les Ardennes; j'ai vu l'ombre de ma bicyclette courir et se refléter dans la Meuse aux eaux lentes ; j'ai heurté le galet, aux bords de l'Océan, et soulevé des vagues blanches, dans la poussière ensoleillée de la Corniche; j'ai respiré l'odeur résineuse des pins dans les Landes; j'ai foulé, dans la plaine de Saint-Père-sous-Vézelay, le sol même où



Extrait de *Sites et Monuments* du T. C. F.

ROUTE DANS LA GORGE DE PIERRE LYS (Aude)

Entre des murailles calcaires hautes de plusieurs centaines de mètres et coupées à pic, l'Aude s'est frayé un passage. L'abbé Félix Armand eut l'idée de construire (1774-1820) cette route pittoresque pour réunir sa paroisse de Saint-Martin-Lys au village de Quillan et y consacra son temps et sa fortune.

les Croisés se sont réunis à l'appel de Saint-Bernard; j'ai évoqué César et Vercingétorix sur la hauteur d'Alise-Sainte-Reine; j'ai parcouru mon Morvand et ma Bourgogne dans tous les sens, à pied ou à bicyclette; et demain, avec vous qui les avez quittés depuis un demi-siècle, j'irai, à Neeweiler, entendre les grands noyers de votre route alsacienne parler de votre enfance et de leur passé français.

« Le tour de France par deux enfants. »

Que de fois, enfant, étendu sous l'ombrage d'un chêne, les pieds dans le fossé, au rebord de la grand'route de Pierre-Ecrite à Autun, j'ai relu le beau livre imagé où toute mon enfance est enclose, *Le Tour de France par deux enfants*, et que de fois, lorsqu'au tournant du fourré de bruyères s'éveillait un bruit de pas, j'ai espéré ou même j'ai cru voir apparaître André et Julien, « portant leur petit paquet de voyageur soigneusement attaché et retenu sur l'épaule par un bâton! » Plus tard, toujours songeant à ces amis d'autrefois, j'ai évoqué le doux rite du compagnonnage, quand l'artisan, fidèle au bon travail et fier de son outil, s'en allait par les chemins accomplir lui aussi son Tour de France : départs matinaux, haltes en plein midi, dans l'auberge fleurie où l'on trinque avec les rouliers, arrivées tardives à la brume. Quand l'apprentissage était fini, les artisans porteurs de cannes et décorés de rubans symboliques rouges, blancs ou verts flottant à la boutonnière, faisaient la conduite au partant. C'en est fini de ces longues promenades; et sur les routes, c'en est fini des chansons qui le soir rythmaient la marche un peu lasse et se prolongeaient au loin dans l'écho du vallon.

Seuls maintenant, hôtes attardés des routes et des saisons,



Extrait de *Sites et Monuments* du T. C. F.

ROUTE DE MORTEAU A PONTARLIER (DOUBS), le long des méandres du Doubs.

Le chemineau dernier passant des routes.

s'en vont les chemineaux qui vivent d'aumônes et de pain sec et qui ont pour toute demeure une grange l'hiver, une meule de paille l'été. Ils sont silencieux et timides et marchent sur le talus pour reposer leurs pieds; parfois ils s'arrêtent et regardent l'horizon — toute l'étendue de lieues qu'ils viennent de parcourir et celles dont ils ignorent le nombre, qu'il leur reste encore à parcourir, — puis cueillant dans l'herbe une marguerite, ils en mordillent la tige et repartent, la fleur aux lèvres vers l'inconnu, petits-fils légendaires du Juif-Errant.

Il est dans le Morvand une vieille route de granit rose, encadrée de haies de noisetiers et d'aubépines dont j'ai à toute heure et en toute saison suivi, de montée en descente, la courbe onduleuse, des centaines de fois depuis mon enfance; j'en connais les moindres détours, je sais près de quelle motte de terre se dresse et blanchit dans l'herbe la borne dont le kilomètre s'efface, mieux que le cantonnier qui chaque jour plante sur le bas-côté, son numéro de fer peint comme un fanion; je sais le compte de ses noyers chétifs et de ses tas de cailloux, elle m'est familière comme un visage aimé et cependant chaque fois que je reviens la voir, je découvre sur son parcours quelque charmant détail jusqu'alors inconnu : un pommier sauvage dont les branches avaient tendu vers moi leurs fruits, sans que je songe à lever le bras pour les cueillir, un chèvrefeuille fleuri aux senteurs délicieuses, et par la trouée de lumière ouverte entre deux bouleaux, ce décor lointain de villages et de collines, de bois et de soleil que je n'avais pas encore admiré. Combien de fois déjà étais-je passé ici ! com-

bien de voyageurs passeront encore ici et sur des routes semblables, sans respirer la fleur embaumée, sans cueillir le fruit mûr, sans même apercevoir, à travers le feuillage, le coin d'horizon qu'ils ne reverront plus jamais !

Ne contient-elle pas tout le songe de notre vie, la route paysanne et laborieuse ? Elle s'est faite douce pour le piétinement irrégulier de nos premiers pas ; avec son sable fin nous avons dessiné des jardins et bâti d'éphémères maisons, elle a présidé nos jeux et guidé nos courses ; elle a salué, à toutes les étapes de notre voyage, le cortège triste ou joyeux qui accompagnait les heures de notre destinée : escorte chantante du baptême, procession blanche des premières communiantes, défilé des épousailles, et demain elle conduira le convoi funèbre au champ du repos jusqu'à la traverse écartée où ne passent jamais que les morts.

Elle symbolise et résume notre vie en ce qu'elle a de plus noble et de plus vivant, elle nous appartient, elle est un lambeau de notre chair, puisque nos ancêtres l'ont créée de leurs mains ; elle nous apporte chaque jour le pain nourricier et les bûches pour le foyer ; elle est la messagère avec qui cheminent les nouvelles ; elle est l'histoire, puisque l'humanité pour vivre a toujours suivi son tracé ; elle est l'éternité, puisqu'elle existait avant nous et que, demain ou dans un siècle, elle poursuivra, ensoleillée ou grise, sa course que rien n'arrête.

TABLE DES PLANCHES

PETITES PLANCHES EN TÊTE DES CHAPITRES

TABLE DES MATIERES

V. DES MARCHES DE CHAMPAGNE AUX FOIRES DE BEAUCAIRE

VI. LES ROUTES DE L'HISTOIRE ET LA GRANDE DÉSOLATION DES GUERRES

VII. LE PAVÉ DU ROI

VIII. AU TEMPS DES DILIGENCES ET DES MESSAGERIES

IX. LE TRIOMPHE DU RAIL

X. SUR LES CHEMINS QUI MARCHENT

XI. LA VOIE SACRÉE DES TOMBEAUX

XII. AU LONG DES ROUTES

EVREUX, IMPRIMERIE CH. HERISSEY


Henri Laurens.
PARIS


D02367253S
Duke University Libraries